

CONTENIDO

Dictámenes a discusión

De la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Anexo V

Miércoles 16 de noviembre

DICTAMEN DE INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE LÍMITES DE VELOCIDAD EN ENTORNOS ESCOLARES.

Declaratoria de Publicidad.
Noviembre 4 del 2022.



HONORABLE ASAMBLEA:

De la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión de la LXV Legislatura, le fue turnada para su estudio y dictamen la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE LÍMITES DE VELOCIDAD EN ENTORNOS ESCOLARES.**

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 39, numerales 1 y 2 y, 45, numeral 6, inciso e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción VI; 81, 82, 84, 85 y 157, numeral 1, fracción I, 158, numeral 1, fracción IV, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Comisión de Movilidad, somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente dictamen **en sentido positivo con modificaciones**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES:

I. Con fecha de 2 de septiembre marzo de 2022, la Diputada Cynthia Iliana López Castro, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Institucional, de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó la Iniciativa con y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria de la misma fecha.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó dictar el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Movilidad, para dictamen", para efectos de análisis y elaboración del

dictamen en cumplimiento con lo dispuesto por los artículos 82, 85 y 100 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

III. Mediante oficio Núm. DGPL 65-II-3-1050, de fecha 2 de septiembre de 2022, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 4164**, de la iniciativa con proyecto de decreto en comento.

CONSIDERACIONES:

PRIMERO. La Comisión Dictaminadora realizó el estudio y análisis de los planteamientos contenidos en la Iniciativa, a fin de valorar su contenido, deliberar e integrar el presente Dictamen.

SEGUNDO. La Iniciativa con Proyecto que se dictamina, se sustenta en las consideraciones del proponente:

"INICIATIVA QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE LÍMITES DE VELOCIDAD EN ENTORNOS ESCOLARES, A CARGO DE LA DIPUTADA CYNTHIA ILIANA LÓPEZ CASTRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

La que suscribe, Cynthia Iliana López Castro, diputada a la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 6, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esa soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de calles escolares y escuelas seguras, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

"El hilo conductor de la política educativa mexicana ha sido el reconocimiento de una relación dialéctica entre la sociedad y la educación: la sociedad orienta a la educación y dicta sus características; más, a su vez, es guiada por la educación y es ésta la que siembra los proyectos que desarrollarán el futuro".

Así describió el maestro Jesús Reyes Heróles el círculo virtuoso que ha hecho posible la conquista de grandes logros en el Sistema Educativo Nacional, en el que el agricultor,



el sembrador de razón y de sentido, ha sido el maestro, pieza central para llegar a una nueva y mejor sociedad.

La educación pertenece a la sociedad, pertenece a todas y todos los mexicanos; son ellos quienes la animan y la llevan a su máxima plenitud.

Hoy y siempre, la educación ha constituido el principal factor de movilidad social y crecimiento económico. Por esa razón, cualquier esfuerzo del Estado para destinar mayores recursos a la educación, debe verse como una inversión y no como un gasto.

Hoy, el Estado mexicano debe invertir recursos y capacidad para crear entornos educativos seguros, que permitan a la niñez y juventud desarrollarse en ambientes no solo sanos, sino libres de peligro.

Actualmente, los seres humanos se encuentran expuestos a una serie de riesgos asociados a las diversas manifestaciones que se han propiciado por naturaleza y otros tantos por la actividad del hombre, principalmente fenómenos de origen geológico, hidrometeorológico, químico, sanitario y socio-organizativo (derivados del comportamiento desordenado de la población)

En todos estos casos, el Estado no debe encargarse únicamente de auxiliar las zonas de desastre afectadas por fenómenos naturales o accidentes humanos, sino que uno de los campos de acción fundamentales para proteger a la población es el de la prevención y el fomento de la cultura de la protección. Tal como lo asegura Ricardo Campos Hüttich, es sólo a través del mejoramiento físico, mental y material, mediante planes de orden general y específicos debidamente preparados y coordinados que los individuos y la comunidad pueden llegar a mitigar los riesgos existentes en sociedad.

Es así como la preparación de los planes y programas, la coordinación de los recursos humanos y materiales, así como el diseño de directrices preventivas no son las únicas acciones que debe dirigir el Estado, sino que además se debe estimular una cultura que permita a los ciudadanos mexicanos actuar con solidaridad y responsabilidad ante situaciones de riesgo. Lo anterior estimula y fortalece nuestros mecanismos para prevenir el desastre, actuar de forma solidaria y fomentar el bienestar social.

En México cada día fallecen 40 personas en accidentes de tránsito, al tiempo de que casi 100 resultan lesionadas, lo cual provocó que en 2021 se registraran 13 mil 500 fallecidos, convirtiéndose en uno de los años más letales para nuestro país en accidentes viales (Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, SESNSP, 2022).

Lo anterior confirma la tendencia al alza que en territorio nacional se ha presentado desde hace siete años con un incremento sostenido de más de 30%.

Esta situación obliga que cada autoridad, en el cumplimiento de sus respectivas atribuciones, contribuya a definir las causas de los accidentes, así como en las medidas necesarias para su disminución y prevención.

Lo anterior no es exclusivo de nuestro país, sino que se presenta en diferente magnitud en cada uno de los 193 Estados que forman parte de la Organización de Naciones Unidas (ONU).



Por tal razón, dicha organización fue la convocante para un diálogo de alto nivel con el objetivo no solo de compartir diagnósticos y problemáticas, sino sobre todo soluciones compartidas y acciones coordinadas con el único fin de salvar vidas y evitar que cada día cientos de personas, en todo el mundo vean amenazada su calidad de vida por accidentes viales.

Como resultado de las conversaciones sostenidas en el marco de la Reunión de alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial, en las que México participó activamente, se acordó tomar las decisiones y acciones necesarias que permitan reducir en 50% las defunciones y los traumatismos causados por las colisiones de tránsito a más tardar en 2030.

Asimismo, los acuerdos se plasmaron en la Declaración de la Reunión de alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial.

Y se debe destacar que los entornos escolares resultan ser algunos de los más problemáticos, ya que 90% de los accidentes de tráfico ocurren en los países en desarrollo, convirtiéndose en la primera causa de muerte de niños y jóvenes entre los 5 y 29 años. Esa cifra revela la magnitud del reto para evitar que esos accidentes sucedan y con ello se evite el dolor familiar y la pérdida nacional de la población.

Familias enteras pueden caer en pobreza debido a la pérdida de la principal fuente de ingresos en accidentes automovilísticos o bien, los gastos médicos prolongados. Entre las causas de esa problemática en los países en desarrollo se encuentra la existencia de infraestructura deficiente y mala planificación urbana, sistemas de salud deficientes, protección social débil, falta de educación vial y desigualdades persistentes.

Es evidente que, debido al impacto negativo de los accidentes de tránsito, la seguridad vial debe ser tratada como una prioridad política para todas las áreas del gobierno, garantizando la seguridad de todos los ciudadanos.

De acuerdo con el estudio realizado por la empresa "Sin Tráfico", los entornos escolares representan una zona de alto riesgo para los menores y sus padres, al ser los lugares donde ocurrieron más accidentes en el año 2017.

El estudio revela que ese año se contabilizaron 478 hechos de tránsito en torno a zonas escolares en la alcaldía Cuauhtémoc, siendo 75 de ellos atropellamientos, mientras que en la alcaldía Benito Juárez fueron 367 y en Miguel Hidalgo 361, todas ellas de la Ciudad de México.

Para la realización del estudio se consideró un perímetro de 250 metros alrededor de los planteles escolares.

Por tales razones, el objetivo de esta iniciativa de adición es hacer escuchar las necesidades de millones de niñas, niños y jóvenes en la formulación de políticas de transporte y movilidad urbana, a través del establecimiento de calles escolares que se conviertan en áreas libres de automóviles, limpias, seguras y saludables, que brinden un espacio para que las y los niños sean niños, hablen, se desplacen, jueguen o hagan una pausa en el camino a la escuela, reduciendo el ruido, estrés, contaminación y riesgo de lesiones.



Para lograr este cometido, además de la dirección de la autoridad, se requiere la participación decidida y comprometida de padres, estudiantes y maestros.

No estamos hablando de hacer grandes erogaciones presupuestales, sino de prácticas y sencillas acciones que permitan crear un cinturón de seguridad en torno a escuelas primarias y secundarias en todo el país, particularmente en las grandes urbes.

La implementación de calles escolares en países como Italia, Bélgica y Reino Unido ha sido benéfica y se ha incrementado, sobre todo tras la pandemia de Covid-19 que ha forzado a adoptar nuevas rutinas y hábitos.

En ese sentido, se parte del principio que las calles escolares son universales, pero se pueden adaptar a las circunstancias locales.

Aunado a lo anterior, no toda calle se puede hacer completamente libre de automóviles, pero todas las calles pueden tomar medidas para introducir velocidades seguras, como límites de 20 km/h y tomar medidas para ayudar a caminar y andar en bicicleta, como banquetas anchas, infraestructura de ciclovías y lugares apropiados para cruzar.

Esto también es un problema de justicia social. Frecuentemente, las comunidades más pobres son las más afectadas por calles inseguras y aire tóxico.

¿Cuáles son algunas de las características de las calles escolares?

- Se limita el acceso de vehículos motorizados cerca de las escuelas al dejar y recoger a niños.*
- Las restricciones están vigentes de 15 a 90 minutos, normalmente al final de la jornada escolar.*
- Solo los peatones y ciclistas pueden ingresar a las calles escolares.*
- El cierre de la vía se hace cumplir mediante señalización y una barrera física, cámaras o un diseño de la calle mostrando que la calle no está abierta a vehículos motorizados.*
- La restricción de paso no aplica para rutas de autobuses.*

Para cumplir con el objetivo de esta iniciativa, se propone adicionar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual es reglamentaria del párrafo 17 del artículo 4o constitucional y busca promover la coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

A continuación, se muestra el cuadro comparativo del texto legal vigente y el que se propone añadir a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:



Decreto por el que se adiciona la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de escuelas seguras y calles escolares

Artículo Primero. Se adiciona la fracción XVII bis al artículo 3; el inciso a) de la fracción III del artículo 49, y la fracción XV al artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 3.

Glosario.

...

IX Bis. Calle escolar . Áreas libres de automóviles destinadas a brindar un espacio seguro para que las y los niños y jóvenes puedan ingresar y salir de sus planteles educativos sin enfrentar el riesgo de sufrir una lesión ocasionada por el tránsito vehicular.

Artículo 49.

Medidas mínimas de tránsito.

La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;

II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

a) 30 km/h en calles secundarias, calles terciarias y entornos escolares.



b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.

c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.

d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.

e) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;

VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;

VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

XII. La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:



a) *Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.*

b) *Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.*

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;

XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Las entidades federativas y municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan, y

XV. Establecimiento de calles escolares en un perímetro no menor de 250 metros alrededor de centros escolares de Educación Básica.

Transitorio

Único. *El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. "*

TERCERO. La Comisión Dictaminadora toma en cuenta que, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, apenas aprobada en mayo pasado, sin duda, ha sido motivada por la seguridad de todos en la vía pública, en la que podemos encontrar diversas reglas que fueron enfocadas para los menores y en aras de su mayor protección y bienestar

CUARTO. Esta Comisión considera que para que las ciudades de México sean más seguras se necesitan dos cosas: destinar mayor presupuesto para mejorar su infraestructura y contar con una normatividad que alinee los esfuerzos de seguridad vial en los tres órdenes de gobierno.

QUINTO. Datos de la Secretaría de Salud, estiman que en México diariamente ingresan a unidades médicas 1,700 personas con lesiones graves ocasionadas por

sinistros de tránsito y de estas más de 100 enfrentarán discapacidad por esta causa. Los traumatismos derivados por siniestros de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre jóvenes de 17 a 24 años. Aproximadamente el 50% de los siniestros ocurre por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.

SEXTO. Sobre este particular, tomando en consideración la construcción argumentativa que plantea la Diputada promovente, esta Comisión dictaminadora estima pertinente realizar un estudio tanto de derecho comparado, como de las políticas públicas comparadas sobre la forma en la que algunos Estados que forman parte de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) han regulado la seguridad vial en los entornos escolares.

- a) Argentina: En la República Argentina el 6 de febrero de 1995 fue promulgada la Ley de Tránsito (Ley N° 24.449), en la cual se regula el uso de la vía pública, consagrando como autoridades a la Gendarmería Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De este ordenamiento jurídico es posible resaltar que el artículo 51 establece los límites máximos de velocidad permitidos, destacando un apartado que deriva de la fracción e), a saber:

"ARTÍCULO 51.- VELOCIDAD MÁXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

a) ...

e) Límites máximos especiales:

1. ...

3. En la proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;

4. ...".

Es decir, el anterior precepto normativo indica que en zonas escolares la velocidad máxima permitida será de 20 km/h, permitiendo así reducir cualquier tipo de accidente.

De igual forma, la nación Argentina a través del Plan de Seguridad Vial ha promovido programas como *Sube y Baja*, realizado en las comunas de la Ciudad de Buenos Aires, a través del cual se prevén y activan protocolos para organizar la entrada y la salida de



las escuelas, mejorar el ordenamiento del tránsito en los alrededores de los establecimientos educativos y aumentan la seguridad vial de alumnos y vecinos.

- b) Chile: En la República de Chile son tres los órganos del Estado dedicados a regular la seguridad vial: la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (unidad especializada de los Carabineros de Chile), y el Departamento de Seguridad Vial de la Dirección de Vialidad.

Por su parte, la legislación al efecto aplicable está encabezada por la Ley de Tránsito del 27 de diciembre de 2007, cuya última reforma fue del 11 de noviembre de 2018.

En este cuerpo normativo se establece en el numeral 146 lo siguiente:

Artículo 146.- Las Municipalidades en las zonas urbanas y la Dirección de Vialidad en las zonas rurales, en casos excepcionales, por razones fundadas y previo estudio elaborado de acuerdo a los criterios que contemple el Manual de Señalización de Tránsito para la determinación de las velocidades mínimas o máximas, podrán aumentar o disminuir los límites de velocidad establecidos en esta ley, para una determinada vía o parte de ésta.

Asimismo, las Municipalidades en las zonas urbanas, por razones fundadas, podrán establecer zonas de tránsito calmado en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.

Estas modificaciones deberán contar con informe previo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Secretaría Regional Ministerial competente, y deberán darse a conocer por medio de señales oficiales.

En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora.

El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente, en los lugares habilitados para ello, deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario, para continuar luego con la debida precaución.



Es decir, a pesar de que la regulación determina como facultad municipal establecer las velocidades mínimas o máximas, la propia Ley de Tránsito mandata como generalidad la observancia de límite de velocidad en zona escolar.

Asimismo, en el terreno de las políticas públicas, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito del gobierno de Chile aprobó en marzo de 2021 la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito, merced la cual se adoptaron nuevas medidas como lo es la inclusión de módulos de seguridad vial en los textos escolares e incorporar la información sobre cómo actuar en caso de siniestros de tránsito en instancias de educación escolar

- c) España. En el Reino de España, el Real Decreto 1428/2003, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, estipula en el Capítulo II "Velocidad", del Título II "De la circulación de vehículos" lo relativo a los límites de velocidad y los casos de moderación de esta.

Es el caso que el artículo 46 de dicho ordenamiento establece lo siguiente:

"Artículo 46. Moderación de la velocidad. Casos.

1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:
 - a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes y otras personas manifiestamente impedidas.
 - b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños.
 - c) ...".

Del anterior texto, es posible apreciar que existe una limitación a la velocidad que, en casos precisos como lo es la presencia de niñas y niños, los vehículos están obligados a detenerse.



Aunado a lo anterior, en cuanto a la política pública española, la Dirección General de Tráfico como organismo autónomo del Gobierno de España, dependiente del Ministerio del Interior, avaló este año 2022 la Estrategia de Seguridad Vial 2030, que se alinea con el propósito de la ONU y la Unión Europea de reducir en un 50% el número de personas fallecidas y heridas graves en siniestros viales.

Dentro de las medidas que se aplicarán se establece la inclusión de la educación vial en el currículo escolar y la modificación del reglamento General de Circulación para mejorar la protección de los colectivos vulnerables, donde se integra la atención prioritaria de áreas de especial consideración como los entornos escolares.

- d) Estados Unidos de América. De acuerdo con estudios elaborados por la organización *Safe Kids Worldwide* en Estados Unidos mueren aproximadamente 100 niños cada año al caminar hacia la escuela o desde esta, y otros 25 mil resultan heridos a causa de choques en zonas escolares.

Estados Unidos de América, al ser un Estado federal delega parte fundamental de la regulación de seguridad vial en zonas escolares a la jurisdicción que se trate, tanto estatal como de los condados; sin embargo, en la mayoría de los estados se establece alguna restricción expresa a velocidad en zona escolar.

Por ejemplo, en el caso de California la velocidad máxima en zonas escolares de 15 mph, mientras que en Florida va de 10 a 20 mph.

- e) Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. El Reino Unido destaca por contar con uno de los mejores índices de seguridad vial de Europa, con tan solo 27.5 muertes por millón de habitantes (Consejo Europeo de la Seguridad en el Transporte, 2021); razón por la cual llama la atención respecto a la forma y tratamiento regulador que se da a este tópico en dicha nación.

En primera instancia, las y los conductores registrados en el Reino Unido deben poseer un certificado de aptitud profesional. Ahora bien, en el caso de los entornos escolares, la norma *The Highway Code* establece en su Regla 208 que cerca de las escuelas se debe conducir despacio, estableciendo que ante la señal de advertencia de "Escuela" se debe disminuir la velocidad a lo mínimo.



Además, las autoridades locales del Reino Unido poseen la facultad en virtud de la *Road Traffic Regulation Act 1984* para regular el tráfico y restringir el acceso a efecto de:

1. Evitar el peligro para las personas u otro tráfico que utilice la carretera;
2. Facilitar el paso por la calzada de cualquier clase de tráfico;
3. Prevenir el uso de una vía por el tráfico vehicular cuando dicho uso es inapropiado dado el contexto de la calle.

En esta tesitura, es posible que las autoridades locales determinen el establecimiento de "Calles escolares", esquemas en los que se aplica una orden de gestión del tráfico en una calle alrededor de una escuela, restringiendo temporalmente el acceso a vehículos motorizados. Así, esa calle se convertirá en una zona segura para las y los estudiantes, en intervalos de tiempo que van de 30 a 45 minutos, solo entre semana y durante el periodo lectivo.

Cabe señalar que los residentes que viven y trabajan en una calle escolar podrán registrarse sin costo para una exención a dichas restricciones, a través de una insignia que se otorga con la cual no aplicará la limitante, aunque manteniendo los cuidados.

A ello hay que sumar que existen organizaciones civiles como *School Streets Initiative* que se dedican a promover y difundir información para salvaguardar las calles escolares.

SÉPTIMO. Esta Comisión considera como oportuno establecer un parámetro de velocidades que deberán respetarse en las zonas y entornos escolares de todo el país, por lo que se adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y seguridad Vial.

Por lo expuesto y fundado en las consideraciones vertidas anteriormente, los y las integrantes de la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ÚNICO. Se reforma y adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para quedar como sigue:

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.

...

...

...

I ... a III ...

a) 30 km/h en calles secundarias, calles terciarias y zonas y entornos escolares

b) ... a f) ...

VII ... a XIV ...

...

...

Transitorio

Único.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Legislativo de San Lázar a ___ de
noviembre de 2022

9na Sesión Ordinaria
LXV
Ordinario

Número de sesión:9

27 de octubre de 2022

Reporte Votacion Por Tema

NOMBRE TEMA Iniciativa Zonas Escolares

INTEGRANTES Comisión de Movilidad

Diputado	Posicion	Firma
 Alma Delia Navarrete Rivera	A favor	18D93BCE8D714426086ACC7B7132F 77C85414AA2BA20810AD19675AA16 2747A81D6BAAFA16A0A1F083EFF2 9CC9A018673979C241C66B57F8DBA 77442D039E9F
 Ángel Miguel Rodríguez Torres	A favor	7A9094966CE3E3E75DA74ED843178 CF2429A0690D57550233EA8C73603 B787F6B2AEB5AA86AFD5ACEFD65D A9C884DE7D5720052436C779C8F34 D2B59DB3309A0
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas	A favor	8E9BF7765B6DBFF1913E14CB54775 9DE6F99A143D40AF922806947632B5 E4FCDCDDDB013863A0784A733B49 34C96829155E480CB87D8D652C888 74FAE815FB3C
 Carlos López Guadarrama	A favor	535940BED37769452A41D09ACD073 7899F2B82D573FC6B852BD1536F8D 141DB4F9625F1D87F95E95C741B6B FC3721D6A41A3D9F6518D52BC0E3F A413D9B2F0EF
 Catalina Díaz Vilchis	A favor	89E26C2F6929F9EEC8F27F15CD01B 217C781BF461566CAC270E839BCD5 A02BDDEEB6DD13FBB244BFB4BE0 AD469BC144E9EA2752DADB539EA4 7945A7C6B4F8E4C

9na Sesión Ordinaria
LXV
Ordinario

Número de sesión:9

27 de octubre de 2022

NOMBRE TEMA Iniciativa Zonas Escolares

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Graciela Sánchez Ortiz

A favor

C3BBA6B4AF0403ED7C42F231625FF
114C60E3783D2F10D78E1428ED0C9
AB3EB77D50C5ED293F95044C48B33
F697A7E54B6190FEBD4F9BFD9B861
334501FD8838



Joanna Alejandra Felipe Torres

A favor

4B3F61FBDF1E5466FD3FBAB25CD5
C7D2715392CCF4A4EAE20FA617547
4D803264B4E4CB4BFB92BFEA3B37F
A00D4E2BC5354B6787E0EAC6A2C4
C54F314C28197B



José Antonio García García

Ausentes

610E263D5F98023D1CEDAB55B4936
59ADA6F00BFC134AE91F3B1283FC4
07A3F439162F309DD7E67FABB5F02
C5AD292379B458521800EDDB19648
323568B59DCC



José Antonio Zapata Meraz

A favor

525CE9D3356B36017C478BBAA7073
1F8F075435C5D4A1E7C7DB710579C
90C565DE64F13C47E0DAF511D3615
A067D8BC49049A76B18C053C82970
F283E055DA45



Juan Francisco Espinoza Eguía

Ausentes

7AFED73EF3BBC79C63E16C2D4D63
3DFB351CDE808048CC5E53A1E7B7
D1D5127E0169CE0386FDDA8A5E1C
61481C4091D2F06D24AD5DB5B0A81
A5064BBC05908AA



Luis Enrique Martínez Ventura

A favor

857A49B8477BCF8F7B67297E549EA
07AA88B5DDBACD302C5745B25D20
668CAE599A1AFF3BC59B001ACD11
61B3DD7AD52A0248E168059250ED7
708999C51D4118

9na Sesión Ordinaria
LXV
Ordinario

Número de sesión:9

27 de octubre de 2022

NOMBRE TEMA Iniciativa Zonas Escolares

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



María del Carmen Zúñiga Cuevas

A favor

BAB22F7370FE3BB244E2D35F2999A
E3B6AE97F199FB86A1BC2ACDE919
71457E6B13295889B5BC5640BE353
D1163EC0C36FD2C42A58060AC7C9
144513ED011A81



Ricardo Aguilar Castillo

A favor

F309D433FA45AFCE507E12A058DD
CE21020A6BBBD1034061B95F122CB
C67FEB0D54EB805387A59C4506098
D3C524E3717B067E2A90FECB7B976
09EAD4E0FF210



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

A favor

35C5E6ADEB78E0AD4EF95C0B4974
6A61121D37ADE0711E8ACBFD43B93
AD4ABC07B3949D44C114E7862A114
0E70DE065073470138A59E1A5B8347
30120FFAC41C



Salomon Chertorivski Woldenberg

A favor

DE57F86F63308EF36804D42A83A0F
68AB971D96139984AAE21BDEED68A
DF1E85652C2473BFE464056D67096
C0CFD8E7716D3BE11BBDA2B4A11A
9E7DF8E88A25A



Santy Montemayor Castillo

A favor

30D1DE4A922A0CB5F321ECBF27960
4E3C88D97C9360AE5EF08CFE54724
67D23742715B5C96EA456410C9DD0
0AF6FB349C46D2B7E620812924C57
424BB0E2CA33



Xavier González Zirión

Ausentes

657BF185FB42FDF26890A606DEB03
3D59161A14ECCFEBD0C5FC94691D
9EDDBFA5E8791B84CF908FA0A5AF
171AD0E9FEFE0DC5923888B36E506
56D6AE6B65EB89

Total 17

Reporte de asistencia

NÚMERO DE SESION		9	
INTEGRANTES			
DIPUTADOS		Presidencia	
		Asistencia Inicial	Asistencia Final
	Asistencia por sistema	7F49439DD2247FFBF 5152395991074FB152 88D1E07B968C63598 06B87E99A9515C034 AAECB10A490FD755 D69FA1A9F754794D0 2CE542B8DCDA27B9 BA078BDEB5	7F49439DD2247FFBF5 152395991074FB15288 D1E07B968C6359806B 87E99A9515C034AAEC B10A490FD755D69FA1 A9F754794D02CE542B 8DCDA27B9BA078BDE B5
Salomon Chertorivski Woldenberg			
DIPUTADOS		Secretaria	
		Asistencia Inicial	Asistencia Final
	Asistencia por sistema	7E23BE5E8F65FA716 FDF8EB88244881AFF 2B19CC6E9F7F8D104 0FEF2445A3B226771 7CFEDCCAF7099061 9EB9BD36D311AEBC 20A5A40C45E26B380 7FB8ECBFA15	7E23BE5E8F65FA716F DF8EB88244881AFF2B 19CC6E9F7F8D1040FE F2445A3B2267717CFE DCCAF70990619EB9B D36D311AEBC20A5A4 0C45E26B3807FB8EC BFA15
Alma Delia Navarrete Rivera			
	Asistencia por sistema	8CD68D401DA6600A 696B69454C665C2DA 1F0C67DDF30926018 5C09C1782702FDDF3 971C2222D391AE24D 128A0D5661CD21CA FF765D3419F42D949 CFE5DC833F2	8CD68D401DA6600A69 6B69454C665C2DA1F0 C67DDF309260185C09 C1782702FDDF3971C2 222D391AE24D128A0D 5661CD21CAFF765D34 19F42D949CFE5DC833 F2
Carlos López Guadarrama			
	Asistencia por sistema	513A90699E8569D66 81109DB26615DB4B6 D9FD7007D227CB119 ABDC2370922066F58 7A8C18A26034F0EA9 FE785D5467C139FB0 AE37FA66401382AA8 342C50991	513A90699E8569D668 1109DB26615DB4B6D9 FD7007D227CB119AB DC2370922066F587A8 C18A26034F0EA9FE78 5D5467C139FB0AE37F A66401382AA8342C50 991
María del Carmen Zúñiga Cuevas			
	Asistencia por sistema	618DE929289A7B2C0 67B94FA25EA920EEB 3A947714B20ECC84B 96422CA019ED188C3 1FD19CAF8256653EC 230B7DB0E3AAAF3B 89CD644ADFF077E8 98A50C742B	618DE929289A7B2C06 7B94FA25EA920EEB3 A947714B20ECC84B96 422CA019ED188C31F D19CAF8256653EC230 B7DB0E3AAAF3B89CD 6444ADFF077E898A50 C742B
José Antonio Zapata Meraz			

NÚMERO DE SESION	9
DIPUTADOS	Secretaría

	Asistencia Inicial	Asistencia Final
 Rocio Esmeralda Reza Gallegos	Asistencia por sistema 8BF55EB9B42155F5D FE310EF9AC3341D37 85E3BFCC70A40C06 ECA01FF4AF9BF6E1 FDA41D441F852E8C5 E7833148CD8565B68 A57C60ADBB3838477 54B7961C341	Asistencia por sistema 8BF55EB9B42155F5DF E310EF9AC3341D3785 E3BFCC70A40C06ECA 01FF4AF9BF6E1FDA41 D441F852E8C5E78331 48CD8565B68A57C60A DBB383847754B7961C 341
 Ricardo Aguilar Castillo	Asistencia por sistema 4C042C1A5359E8B30 FAF841139F0C07C32 FE7337A78F6000B35 60636F34E793E9407 B690EB9E9150F6F0D 8446F555C7D61EF01 70AD6DCC833CF15C C6814C581C	Asistencia por sistema 4C042C1A5359E8B30F AF841139F0C07C32FE 7337A78F6000B356063 6F34E793E9407B690E B9E9150F6F0D8446F5 55C7D61EF0170AD6D CC833CF15CC6814C5 81C
 Santy Montemayor Castillo	Asistencia por sistema 79192B8B7C04572D2 FA4F5A356345E5B19 402AE391D420528B3 C6ACEF79E032E08D 0335B9930120C75D8 CFE19AC69E9E055D 6CA1519D8AFFDF25 912736DEA826	Asistencia por sistema 79192B8B7C04572D2F A4F5A356345E5B1940 2AE391D420528B3C6A CEF79E032E08D0335B 9930120C75D8CFE19A C69E9E055D6CA1519 D8AFFDF25912736DE A826
 Luis Enrique Martínez Ventura	Asistencia por sistema CC89374CCFE5F0EA 25C4D8FB5CF753644 7D717C3330A3A4732 8CAF10B8BFEEA0A4 2ADC6617F6E97F654 C57678EF2C959F47D 8A585BE2A85ED8367 54E05556A4D	Asistencia por sistema CC89374CCFE5F0EA2 5C4D8FB5CF7536447D 717C3330A3A47328CA F10B8BFEEA0A42ADC 6617F6E97F654C5767 8EF2C959F47D8A585B E2A85ED836754E0555 6A4D

DIPUTADOS	Integrante
-----------	------------

	Asistencia Inicial	Asistencia Final
 Ángel Miguel Rodríguez Torres	Asistencia por sistema D36A0B726754B4211 5748FAF7F29EFE0F7 1361A4A61793B7C3A 069B15838FA9F3E86 1D070657DAE010273 6603B352F21B608738 27D55BEFC669CA08 1BE479DA8	Asistencia por sistema D36A0B726754B42115 748FAF7F29EFE0F713 61A4A61793B7C3A069 B15838FA9F3E861D07 0657DAE0102736603B 352F21B60873827D55 BEFC669CA081BE479 DA8

9na Sesión Ordinaria

Legislatura LXV

Periodo Ordinario

Número:9

NÚMERO DE SESION		9	
DIPUTADOS		Integrante	
		Asistencia Inicial	Asistencia Final
 Catalina Díaz Vilchis	Asistencia por sistema	D0FA86E4902A0E01B AB97FD8A27F239126 7B051DA15AD9ED47 3D84689AA737D54CF 1DAC38D37ADF5E61 5225809D0380BA881 777DA5465EF7AD369 EF24268B86A	D0FA86E4902A0E01BA B97FD8A27F2391267B 051DA15AD9ED473D8 4689AA737D54CF1DA C38D37ADF5E6152258 09D0380BA881777DA5 465EF7AD369EF24268 B86A
	Asistencia por sistema	C8FC109E53F4E0687 393149C88D5EAF7C7 47EEC5638FBDC9CD F81E08285379F0E49 8DCA35DD56193C7B 2E817EB0D74B9FEF6 6D35B7B0D18AA0137 2F63542CE66	C8FC109E53F4E06873 93149C88D5EAF7C747 EEC5638FBDC9CDF81 E08285379F0E498DCA 35DD56193C7B2E817E B0D74B9FEF66D35B7 B0D18AA01372F63542 CE66
		Total	12