



DECRETO por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
(DOF 18-12-2020)

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
Secretaría General
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis

PROCESO LEGISLATIVO

DECRETO por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020

PROCESO LEGISLATIVO	
01	<p>1) 20-11-2018 Cámara de Senadores. INICIATIVA con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad. Presentada por la Sen. María Guadalupe Saldaña Cisneros (PAN) Se turnó a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad ; y de Estudios Legislativos Primera. Diario de los Debates, 20 de noviembre de 2018.</p>
	<p>2) 22-05-2019 Cámara de Senadores. INICIATIVA con proyecto de decreto que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial. Presentada por el Sen. Primo Dothé Mata (MORENA) Se turnó a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad ; y de Estudios Legislativos Segunda. Diario de los Debates, 22 de mayo de 2019.</p>
	<p>3) 03-07-2019 Comisión Permanente. INICIATIVA con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h) y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Presentada por la Sen. Xóchitl Gálvez Ruiz (PAN) Se turnó a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; y de Estudios Legislativos. Gaceta Parlamentaria, 3 de julio de 2019.</p>
	<p>4) 10-09-2019 Cámara de Senadores. INICIATIVA con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial. Presentada por la Sen. Patricia Mercado Castro (MC) Se turnó a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Segunda. Diario de los Debates, 10 de septiembre de 2019.</p>
02	<p>11-12-2019 Cámara de Senadores. DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y de Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. Aprobado en lo general y en lo particular, por 87 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Diputados para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 5 de diciembre de 2019. Discusión y votación, 11 de diciembre de 2019.</p>
03	<p>12-12-2019 Cámara de Diputados. MINUTA con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. Se turnó a la Comisión de Puntos Constitucionales. Diario de los Debates, 12 de diciembre de 2019.</p>
04	<p>14-10-2020 Cámara de Diputados. DICTAMEN de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforman</p>



DECRETO por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
(DOF 18-12-2020)

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
Secretaría General
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis

PROCESO LEGISLATIVO

PROCESO LEGISLATIVO	
	<p>diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. Aprobado en lo general y en lo particular, por 351 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se remite a las legislaturas de los estados y de la Ciudad de México para los efectos del artículo 135 Constitucional. Diario de los Debates 13 de octubre de 2020. Discusión y votación 14 de octubre de 2020.</p>
05	<p>01-12-2020 Cámara de Diputados. DECLARATORIA del decreto de reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial. Se realiza el cómputo y se da fe de 23 votos aprobatorios de las legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México. La Cámara de Diputados declara aprobado el decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. Se turnó al Senado de la República, para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 1 de diciembre de 2020. Declaratoria, 1 de diciembre de 2020.</p>
06	<p>03-12-2020 Cámara de Senadores. DECLARATORIA del decreto de reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial. Se realiza el cómputo y se da fe de 24 votos aprobatorios de las legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México. La Cámara de Senadores declara aprobado el decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. Se turnó al Ejecutivo Federal, para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 3 de diciembre de 2020. Declaratoria, 3 de diciembre de 2020.</p>
06	<p>18-12-2020 Ejecutivo Federal. DECRETO por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020.</p>



SEN. MARÍA
GUADALUPE
SALDAÑA
CISNEROS



**SENADOR MARTÍ BATRES GUADARRAMA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA CÁMARA DE SENADORES
P R E S E N T E**

La que suscribe, **SENADORA MARÍA GUADALUPE SALDAÑA CISNEROS**, integrante del Grupo Parlamentario Acción Nacional a la LXIV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 8, numeral 1, fracción I; 164, numeral 1; 169 y demás relativos y aplicables, del Reglamento del Senado de la República, somete a la consideración de esta H. Asamblea, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN MATERIA DE MOVILIDAD**, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

Introducción.

La presente iniciativa pretende darle soporte constitucional a un tema de la mayor relevancia para el bienestar y el desarrollo del país, especialmente en sus zonas metropolitanas. Me refiero al tema de la movilidad voluntaria.

El siglo XXI inicia con la mitad de la población mundial viviendo en las grandes ciudades. Se calcula que para el 2050 la tasa de urbanización en el mundo llegará a 65%. En este sentido, las ciudades son, potencialmente, territorios con gran riqueza y diversidad económica, ambiental, política y cultural. Sin embargo, paradójicamente ofrecen otra cara más real: Los modelos de desarrollo implementados en la mayoría de los países establecen niveles de concentración de riqueza y de poder que generan pobreza y exclusión, contribuyen a la depredación del ambiente y aceleran los procesos migratorios y de urbanización, la segregación social y espacial y la privatización de los bienes comunes y del espacio público. Esto ha favorecido la proliferación de áreas urbanas en condiciones de pobreza, precariedad y vulnerabilidad ante riesgos naturales.

En este sentido, las ciudades están lejos de ofrecer condiciones y oportunidades equitativas a sus habitantes. La población urbana, en su mayoría, está limitada -en virtud de sus características económicas, sociales, culturales, étnicas, de género y edad- para satisfacer sus más elementales necesidades y derechos. Las políticas públicas han contribuido a ello, al desconocer los aportes de los procesos de poblamiento popular a la construcción de ciudad y de ciudadanía. Los desalojos masivos, la segregación y el deterioro de la convivencia social son consecuencia de estos procesos desorganizados desde la esfera pública. Este es el punto de partida de la movilidad materia de esta Iniciativa.

La movilidad ha sido entendida por la comunidad internacional como una necesidad para brindar mejores condiciones de vida a las personas, especialmente a las más vulnerables. De manera general la movilidad se refiere al “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”, cuyo cumplimiento permite que las personas alcancen diversos fines que dan valor a la vida.

No obstante, la movilidad ha sido históricamente entendida como el número de desplazamientos que realizan las personas, derivados del uso del suelo, en un espacio determinado, a razón de viajes-persona-día, de manera que es el conjunto de viajes que realiza un individuo en un lapso de 24 horas en un medio de transporte. Esta visión, que resulta reduccionista para estos tiempos, ha sido fomentada por los gobiernos federal, estatales y municipales que, a partir de la división competencial residual establecida en el artículo 124 de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, han desarrollado sistemas regulatorios y administrativos complejos de transporte (público y privado) y tránsito, como actividades y servicios que el Estado debe brindar (al ser su atribución constitucional y/o legal), ya sea con capacidades propias o a través de la participación de otros sectores económicos con mejores posibilidades de respuesta.

Movilidad y Transporte

Transporte y movilidad han sido términos equiparados y asociados, especialmente para la actividad del transporte público. Esta situación ha hecho que la priorización de los sistemas de transporte, las vialidades y el tránsito sean la única expresión de la movilidad, su principal traducción para estimular y facilitar el desplazamiento de las personas a través del tiempo y del espacio con el fin de acceder a distintos bienes, servicios y destinos de su interés y demanda.

Sin embargo, hoy la movilidad es un tema que trasciende al transporte. El transporte, como actividad, forma parte de la movilidad pero no es todo su contenido, sino una parte de él. Mientras que el transporte se concentra en el desarrollo de medios y condiciones para el desplazamiento y bienestar de las personas, como facultad y obligación de los gobiernos, la movilidad se aplica en la persona misma, la cual dispone y crea su riqueza al moverse.

Por tanto, la movilidad no es sinónimo de transporte, aún y cuando existen diversas leyes locales que los vinculan como objeto y propósito (por ejemplo, leyes de movilidad para el transporte, o viceversa, leyes de transporte para la movilidad) sino que comprende otros aspectos sustanciales para los individuos y para el entorno natural en las ciudades y sus zonas conurbadas.

La movilidad implica procesos mucho más complejos que guardan relación con la vivienda, la alimentación, el acceso a bienes y servicios, la educación, las alternativas de desplazamiento, la recuperación de los espacios públicos, el mejoramiento del medio ambiente y la salud de las personas, la reducción de la contaminación, la productividad de los individuos, el esparcimiento y la diversión, el acceso a la cultura que ofrecen las ciudades, la empatía social y el respeto mutuo, el desarrollo social y económico de los agentes ubicados en un mismo espacio, la dignificación de los ciudadanos, la calidad de vida de la población y la felicidad de los seres humanos como fin último del Estado.

La movilidad como un derecho humano.

Los derechos humanos han cobrado especial relevancia para el Estado Mexicano a partir del 2011, año en el que se reformó la Constitución General de la República para obligar a los poderes públicos de los tres órdenes de gobierno a promover, respetar, garantizar y proteger los derechos fundamentales de las personas, denominados derechos humanos, como bienes intangibles básicos para su vida y desarrollo plenos, reconociendo como tales a los establecidos (desde 1857 como derechos del hombre y en 1917 como garantías individuales) y los que se establezcan en la propia Constitución y los dispuestos en los tratados internacionales de los que México es Parte.

De esta manera, el Poder Constituyente Permanente ha tenido y tiene plena libertad para establecer, ampliar, confirmar y fortalecer los derechos humanos de los que goza cualquier individuo que se encuentre dentro del territorio nacional. Por esta razón se estima conveniente revisar y determinar las cualidades y carácter de la movilidad para que sea considerada como un derecho humano.

La movilidad está vinculada, conectada con el ejercicio de diversos derechos humanos. El principio de interdependencia, reconocido expresamente por nuestra Constitución, establece que ningún derecho humano debe entenderse aislado ni se desarrolla en sí mismo de forma independiente de otros derechos humanos; por el contrario, todos esos derechos se articulan entre sí, para su ejercicio pleno. De esta manera, la movilidad está asociada con los siguientes derechos fundamentales, ya que es condición *sine qua non* para llevarlos a cabo en la realidad de cada individuo:

- a) Libertad.
- b) Igualdad.
- c) No discriminación.
- d) Educación.
- e) Vivienda digna y decorosa.
- f) Protección de la salud.
- g) Medio ambiente sano.
- h) Libre tránsito.
- i) Seguridad jurídica.
- j) Legalidad.
- k) Interés superior de la niñez.
- l) Libertad de trabajo.
- m) Libre acceso a información plural y oportuna.

Inclusive, la movilidad ya es un derecho humano reconocido jurídicamente en nuestro orden normativo local y federal. Diversas leyes de entidades federativas, así como tratados y principios del orden internacional han establecido expresamente dicha naturaleza de la movilidad. Así, por ejemplo:

- La Constitución Política de la Ciudad de México establece, en su artículo 13 Ciudad Habitable, inciso E. Derecho a la movilidad, *que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.*
- La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios prescribe sobre el particular que la movilidad *es un derecho que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, a través de las diferentes formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona.*
- La Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima dispone que *la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de personas y bienes para acceder mediante los diferentes modos de traslado y transporte, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en la Ley, para satisfacer*

las necesidades tanto individuales como colectivas, y pleno desarrollo sustentable y transversal.

- La Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes establece que *el derecho a la movilidad se entiende como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema de desplazamientos de calidad accesible, continuo, eficiente, seguro, sustentable, suficiente y tecnológicamente innovador, que garantice su desplazamiento en condiciones de igualdad y equidad, y le permita satisfacer sus necesidades, contribuyendo así a su pleno desarrollo.*
- La Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo dispone que *se reconoce el derecho humano a la movilidad de las personas y colectividades que habitan en el Estado de Quintana Roo. La interpretación del derecho y de sus garantías se realizará conforme a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento la protección más amplia.*

Se puede apreciar de estos ejemplos que existe consenso sobre la naturaleza y alcance de la movilidad como derecho humano, lo que significa que el ser humano, la persona, el individuo, es el núcleo o eje central de la norma jurídica, lo que ésta busca proteger. El derecho humano a la movilidad voluntaria tiene como pretensión principal dignificar a la persona, que ha perdido calidad de vida y potencial en el ejercicio pleno de sus derechos debido a una serie de fenómenos negativos propios de las grandes ciudades, como el crecimiento demográfico, urbano y territorial, la contaminación ambiental, la inseguridad pública, entre otros.

Asimismo, el Poder Judicial de la Federación ha fijado que el derecho a la movilidad está basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social, y tiene entre otros fines mejorar las condiciones de vida, armonizar la convivencia, así como el oportuno acceso a otros derechos humanos¹.

Bajo estas consideraciones, se estima necesario incorporar en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el derecho a la movilidad como un derecho humano universal, interdependiente, indivisible, progresivo y compatible con los demás derechos humanos previstos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es Parte.

El cambio climático y la movilidad.

Uno de los problemas más sensibles en las zonas metropolitanas del país es la contaminación atmosférica que, por una parte, provoca problemas de salud pública importantes en la población que vive y/o se desarrolla en esos espacios, y por otro lado, genera ciertas condiciones que, por la emisión al aire de contaminantes sólidos, líquidos y gaseosos, producen el cambio climático a nivel local, regional y global.

De las principales fuentes de contaminación se encuentran los vehículos automotores que funcionan a partir de combustibles fósiles. Estos son responsables del 30% de emisiones de gases

¹ **“Personas con discapacidad. Derecho humano a la movilidad personal contenido en el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad”**, Tesis Aislada (Constitucional), 1a. CLVI/2015, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 18, Mayo de 2015, Tomo I. Disponible en: https://www.scjn.gob.mx/libreria/Decima2013Docs/18_May.pdf

de efecto invernadero y 70% de carbono negro. Si bien este problema requiere de múltiples y generosos esfuerzos, la movilidad ha ofrecido alternativas viables y eficaces para controlar y reducir la contaminación atmosférica y contar con un abanico más amplio de modos de transporte para todos. Ejemplo de ello tenemos en el desarrollo de sistemas de transporte público masivo y el fomento al uso de medios de transporte no motorizados, como las bicicletas.

Al respecto, la actual Estrategia Nacional de Cambio Climático establece como una opción de reducción de emisiones y de certificación de dicha reducción el **Transporte Limpio**, que está compuesto por *Sistemas de transporte que adoptan estrategias, tecnologías y mejores prácticas; son eficientes y con bajas emisiones de carbono. Algunos ejemplos de proyectos de transporte limpio podrían ser: sistemas de autobuses tipo BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés), Tranvías, Trenes Ligeros, Trenes Suburbanos y Metros, corredores integrados de transporte masivo, optimización de rutas de transporte público; la integración de estaciones y terminales, construcción de ciclovías e instalaciones para estacionamiento de bicicletas en las estaciones de transporte masivo, las medidas de mejoramiento de la operación del tránsito como intersecciones, señalamiento y estacionamientos públicos.* Esto incluye tanto al transporte de pasajeros como al transporte de carga, haciéndolo más amigable para el ambiente y las personas.

Tratados internacionales relacionados con la movilidad.

Existen tratados internacionales vinculantes para México, así como declaraciones y principios de naturaleza internacional, todos relacionados con la movilidad. Siendo los primeros Ley Suprema de la Unión y los segundos referencia e impulsores de políticas públicas internas, daremos cuenta de los más importantes:

- **Declaración Universal de los Derechos Humanos**, que en su artículo 13 establece el derecho de toda persona a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado, así como el derecho a salir de cualquier país (incluyendo el propio) y a regresar a su país.
- **Convención Americana sobre Derechos Humanos**, conocida como Pacto de San José, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de mayo de 1981, establece en su artículo 22, párrafo primero, que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.
- **Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer**, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1981, que en su artículo 14.2, inciso h), dispone la obligación de los Estados para adoptar todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales a fin de asegurar, en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, y en particular le asegurarán el derecho, entre otros a gozar de condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de la vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, el transporte y las comunicaciones.
- **Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y Protocolo Facultativo**, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de mayo de 2008, establece en su artículo 20 la obligación del Estado Mexicano de adoptar las medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, como son:

- a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible.
 - b) Facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible.
 - c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad.
 - d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.
- **Pacto Internacional sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales**, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1981, que en su artículo 11, párrafo 1, reconoce el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia. La Observación general Núm. 4, del 13 de diciembre de 1991, del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, ha interpretado que "...el derecho a la vivienda no se debe interpretar en un sentido estricto o restrictivo que lo equipare, por ejemplo, con el cobijo que resulta del mero hecho de tener un tejado por encima de la cabeza o lo considere exclusivamente como una comodidad. Debe considerarse más bien como el derecho a vivir en seguridad, paz y dignidad en alguna parte." En esta amplitud, se considera que una infraestructura básica adecuada y una situación adecuada en relación con el trabajo y los servicios básicos, todo ello a un costo razonable, forma parte del derecho a un nivel de vida adecuado para sí y su familia.
 - **Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores**, que en su artículo 26 prevé el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal, el cual debe permitir que la persona mayor pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida. Establece la obligación para que los Estados Parte adopten de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso.
 - **Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes**, que en su artículo 7 Derecho a la democracia participativa establece, como derecho humano fundamental el derecho a la movilidad universal, que reconoce el derecho de toda persona a migrar y establecer su residencia en el lugar de su elección (párrafo 2) y el derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, pues toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas.

- **Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad**, que en su Artículo XIII Derecho al transporte público y la movilidad urbana, establece lo siguiente:
 - a) Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).
 - b) Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.
 - c) Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

La movilidad como derecho humano tiene un amplio respaldo internacional, tanto en la parte obligatoria como en la de declaraciones y principios. Su importancia en el desarrollo de las personas y el mejoramiento sensible de las condiciones de los individuos que viven en zonas metropolitanas refuerzan la necesidad de establecer al más alto nivel normativo este derecho fundamental.

La movilidad en las legislaciones locales.

Como vimos en párrafos anteriores, la movilidad ha estado tradicionalmente asociada al transporte y esta actividad ha generado desde siempre, que los congresos de los Estados legislen sobre transporte, tránsito y vialidad, siendo común su sinonimia con la movilidad. Esta razón legislativa histórica y la necesidad de reformar y/o transformar los sistemas de transporte locales, ha hecho que originariamente el concepto de movilidad se asiente, recoja y desarrolle en las leyes estatales de transporte, tránsito y/o vialidad.

Además, el reciente interés de los gobiernos de los estados de acceder a medios de financiamiento nacional e internacional, a través del programa federal “Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo” (PROTRAM) para el establecimiento de programas integrales de movilidad sustentable (PIMUS) y de sistemas integrales de transporte público masivo (como el Optibús en León, el Mexibús en el Estado de México o el Metrobús de la Ciudad de México, entre otros), ha estimulado que las leyes de transporte se transformen en ordenamientos legales de movilidad (derogándose, abrogándose y expidiéndose otros nuevos), debido a que el PROTRAM establece, entre diversos requisitos, que los gobiernos locales y municipales que quieran acceder a su programa de financiamiento deberán contar con normas explícitas que garanticen la implementación y el buen funcionamiento operativo, administrativo y financiero de los PIMUS y los sistemas de transporte público masivo.

Esta tendencia de transformación se ha venido incrementando de manera reciente, ya que son varios los Estados que cuentan con leyes de movilidad. De las 31 entidades federativas, 14 tienen cuerpos legales dedicados a la movilidad como concepto integral o como derecho asociado a la actividad de transporte, tránsito y/o vialidad, llegando casi al 50% de las entidades con un

modelo afín a la movilidad. Estas entidades son: Aguascalientes, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Nuevo León, Oaxaca, Querétaro, Quintana Roo y Tabasco. Además, otros estados están trabajando en un impulso similar de mejoramiento de la calidad de vida de la población a través de la movilidad sustentable, como es el caso del Estado de Baja California Sur.

A continuación se expone una Tabla en la que se da cuenta de las legislaciones estatales existentes en las materias de movilidad y de transporte, en las que se indica su denominación, fecha de publicación en el periódico oficial de cada entidad federativa, y el objeto de cada ley:

Tabla 1. Legislación en materia de movilidad en las Entidades Federativas*

ENTIDAD FEDERATIVA	DENOMINACIÓN	FECHA DE PUBLICACIÓN	OBJETO
1. Aguascalientes	Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes	30/04/2018	Tutelar el derecho a la movilidad, estableciendo las bases, normas y principios para la planeación, programación, proyección, regulación, coordinación, implementación, gestión y control de la movilidad de personas y transporte de bienes en el Estado y sus municipios, mediante la creación de sistemas de movilidad integral y de transporte.
2. Ciudad de México	Ley de Movilidad del Distrito Federal	14/07/2014	Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.
3. Coahuila de Zaragoza	Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza	26/12/2014	I. Garantizar a todas las personas que se encuentren en el estado el derecho a moverse por el territorio, especialmente por los centros de población, los pueblos, sus calles y avenidas de manera segura, ambientalmente amigable y eficiente; entendiéndose por esto la posibilidad de transitar a pie, en bicicletas, motocicletas, y cualquier vehículo de dos ruedas de tracción mecánica, eléctrica o cualquier otro tipo de energía; así como el derecho a contar con medios colectivos de transporte públicos que sean eficientes, de amplia cobertura de rutas y horarios, permitiendo la reducción

de tiempo en las distancias a recorrer, la disminución de la contaminación atmosférica y sonora, así como los embotellamientos propios del tráfico y las cargas vehiculares de gran volumen;

II. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

III. Establecer el sistema de ciclovías y el de aparcamiento seguro de bicicletas en todos los municipios del estado;

IV. Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas relativas a la movilidad sustentable;

V. Establecer las acciones coordinadas que deberán observar los municipios, el estado y los entes públicos en la materia de la presente ley.

4. Colima

Ley de Movilidad
Sustentable para el Estado de Colima 30/01/2017

Establecer las bases y directrices para planificar, organizar, regular, ejecutar, controlar, evaluar y gestionar la movilidad de personas y bienes; respetando la concurrencia de los derechos humanos para un libre tránsito sustentable, consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima, y en el marco legal aplicable, mediante una Política Estatal de Movilidad orientada para asegurar el poder de elección de la población que permita su efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades del desarrollo personal y el bienestar de la colectividad en su conjunto, procurando un equilibrio transversal entre los factores de desarrollo urbano, social, económico, turístico, medioambientales y sociales, en forma articulada, integral y sistemática.

5. Guanajuato	Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios	18/03/2016	Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías, garantizando a todas las personas que se encuentren en el Estado, las condiciones y derechos para su desplazamiento por el territorio, especialmente por los centros de población y las vías públicas, de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.
6. Guerrero	Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero	06/06/1989	El transporte vehicular de personas y bienes, y el uso de las vías públicas de jurisdicción estatal, son de interés social y de orden público y se regirá por esta Ley y demás disposiciones aplicables.
7. Hidalgo	Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo	30/07/2018	Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías por medios terrestres, así como registrar y regular el Servicio de Transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas de competencia estatal.
8. Jalisco	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco	10/08/2013	<p>I. Determinar los sujetos activos de la movilidad que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, los usuarios y conductores del servicio público de transporte, masivo y colectivo, así como los de carga pesada;</p> <p>II. Regular la movilidad y el transporte en el estado de Jalisco, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;</p> <p>III. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las</p>

			<p>personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial;</p> <p>IV. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;</p> <p>V. Establecer la coordinación del Estado y los municipios para integrar y administrar el sistema de vialidad, tránsito y transporte, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y</p> <p>VI. Establecer los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la cultura y educación vial.</p>
9. México	Ley de Movilidad del Estado de México	12/08/2015	<p>Establecer las bases y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública para planear, regular, gestionar y fomentar la movilidad de las personas en el Estado de México, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo o modalidad de transporte.</p>
10. Nuevo León	Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León	30/09/2006	<p>Regular la movilidad de pasajeros y el transporte de carga, el transporte público de pasajeros lo podrá proporcionar el Estado, o lo encomendará a personas físicas o morales, mediante el otorgamiento de concesiones y permisos en los términos que señala esta Ley y su Reglamento, bajo los principios rectores de racionalización, modernización, uso adecuado y el mejor aprovechamiento de las comunicaciones viales en beneficio de la sociedad.</p>
11. Oaxaca	Ley de Tránsito, Movilidad y Vialidad del Estado de Oaxaca	11/04/2016	<p>I. Regular el tránsito de personas y vehículos en el Estado, para establecer el orden y control de la circulación peatonal y vehicular en las vías públicas, de competencia estatal;</p> <p>II. Establecer la coordinación del Estado con</p>

			<p>los Municipios, para integrar y administrar el servicio de tránsito y vialidad de personas y vehículos, de conformidad con las disposiciones normativas de la materia, y</p> <p>III. Establecer y desarrollar las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las personas, así como, preservar el libre tránsito, el orden y la paz pública, comprendiendo la prevención de los delitos, auxiliando en la investigación y persecución para hacerla efectiva, así como, la aplicación de las sanciones por infracciones administrativas, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables, en las respectivas competencias establecidas en las Constituciones Federal y del Estado.</p>
12. Querétaro de Arteaga	Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro	03/03/2012	<p>Establecer las bases, programas y lineamientos generales para planear, ordenar, regular, administrar, supervisar, dar seguridad y protección a la movilidad de las personas y, garantizar el desarrollo del transporte público, y especializado en el Estado de Querétaro, bajo criterios generales de movilidad, sustentabilidad, racionalidad, economía, conveniencia, tiempo, comodidad, seguridad, uso adecuado y mayor aprovechamiento de la infraestructura vial, que atiendan fundamentalmente a las necesidades actuales y futuras de desplazamiento, en relación con los centros de población, polos de desarrollo industrial o comercial y de cualquier otro que lo requiera, a fin de elevar la calidad de vida de las personas.</p>
13. Quintana Roo	Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo	14/06/2018	<p>Garantizar la promoción, el respeto, la protección y la garantía del derecho humano a la movilidad, establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, así como garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad</p>

y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto. Las disposiciones contenidas en la presente Ley son de observancia general, orden público e interés general.

14. Tabasco

Ley de Transportes para el Estado de Tabasco

25/10/2014

I.- Establecer las bases para planear, regular, administrar, controlar y supervisar la movilidad de las personas y el servicio de transporte público y privado;

II.- Definir la competencia y atribuciones del Ejecutivo del Estado y de los Municipios en materia de transporte, así como establecer las bases para la coordinación entre los tres órdenes de gobierno: federal, estatal y municipal;

III.- Establecer los procedimientos administrativos a que deberán sujetarse las personas que intervengan en la prestación del servicio de transporte público y privado, los usuarios y las autoridades en el ejercicio de sus atribuciones y en el ámbito de su competencia, así como los correspondientes recursos administrativos o medios de defensa;

IV.- Procurar que el transporte garantice la libertad de tránsito, la seguridad, la **movilidad**, y la accesibilidad, así como las condiciones apropiadas a cada tipo de servicio, de manera que no se afecte el orden de las vías públicas de jurisdicción estatal;

V.- Garantizar que los servicios de transporte público se presten bajo los principios de: puntualidad, higiene, orden, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia y sustentabilidad; y

VI.- Determinar los requisitos y condiciones para establecer y operar servicios auxiliares en materia de transporte.

*Elaboración propia.

El impulso federal a la legislación local de la movilidad.

Esta tendencia de legislar sobre movilidad en los estados también está siendo impulsada, de manera importante, desde la Federación a través programas de infraestructura y sociales que tienen como objetivo el mejoramiento directo de las condiciones de vida de las personas a través de sistemas más eficientes, menos contaminantes al medio ambiente, favorables con las condiciones de reducción de gases de efecto invernadero que causan el cambio climático y más amigables con las personas, desde niños hasta adultos mayores. El PROTRAM, del que hemos hablado, es uno de ellos, pero también existen otros planes y programas relevantes, que expresamente tratan el tema de la movilidad sustentable como uno de sus objetivos principales, como son:

- El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.
- El Programa Sectorial de Desarrollo Agrario y Territorial y Urbano 2013-2018.
- El Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2013-2018.
- El Programa Nacional de Vivienda 2014-2018.
- La Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable.
- La Estrategia Nacional de Cambio Climático.

Véase de la enunciación de estos programas, la relación/vinculación de la movilidad con otros derechos humanos como los asentamientos humanos, la vivienda y el medio ambiente sano que, por una parte, son materia de políticas públicas federales y locales propias y, por otro lado, son tratados bajo un mismo rubro de desarrollo tratándose de la movilidad.

Así las cosas, los programas gubernamentales reconocen la importancia de la movilidad como un tema complejo, que involucra diversos aspectos sustantivos que, por ello, requiere de un desarrollo exclusivo para su inclusión, programación, financiamiento e implementación en las órbitas locales, sean estatales o municipales.

Una ley general para fortalecer y ordenar la movilidad.

Las leyes generales son leyes reglamentarias de la Constitución Política Mexicana, que establecen la concurrencia de los tres órdenes federales respecto del tratamiento regulatorio y administrativo de una misma materia, conforme a las competencias constitucionales originarias previstas en los artículos 73 (Congreso Federal), 115 (Municipios), 116 (Estados) y 122 (Ciudad de México) de la propia Constitución, como una excepción al principio competencial residual previsto en el artículo 124 también constitucional. Esa concurrencia se ha desarrollado como distribución de competencias, que presupone la existencia de una materia común y su atención competencial diferenciada de cada uno de los tres órdenes de gobierno, federal, estatal, municipal y de alcaldías de la Ciudad de México.

En este sentido, esta Iniciativa de reformas a la Constitución Federal propone que el Poder Constituyente Permanente otorgue al Congreso de la Unión la facultad expresa de expedir una ley general que establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los Municipios y

las alcaldías de la Ciudad de México para la regulación y administración de la movilidad libre y voluntaria, habiéndola establecido previamente como derecho humano.

Esta propuesta descansa en la siguiente justificación:

1. La movilidad se relaciona con materias que han sido reguladas a partir de leyes generales de concurrencia o de distribución de competencias. Tal es el caso de los asentamientos humanos (Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano), la protección de la salud (Ley General de Salud), el equilibrio ecológico y la protección al ambiente (Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y Ley General de Cambio Climático), la igualdad entre mujeres y hombres (Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres), los derechos de los niños, niñas y adolescentes (Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes) y los derechos de personas con discapacidad (Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).
2. Las leyes generales han sido acompañadas o precedidas por el reconocimiento explícito de derechos humanos, posibilitando su promoción, respeto, protección y garantía en la órbita pública. Esto es deseable para la movilidad si se establece como derecho humano, como se está proponiendo en este mismo instrumento legislativo.
3. La movilidad como derecho humano no es un tema de competencias exclusivas, sino concurrentes por propia naturaleza, ya que la Federación, los Estados, los Municipios y las Alcaldías, conforme a sus diversos sistemas jurídicos, cuentan con regulaciones que inciden directa o indirectamente en la movilidad. De esta manera se podría ordenar mejor la materia, para el desarrollo diferenciado y coordinado de acciones públicas de movilidad, con la participación de los sectores social y privado.
4. Cada entidad federativa ha regulado la movilidad coincidiendo en algunos temas y con diferencias importantes en otros. Por esta razón, se considera que una ley general establecería los elementos comunes que deben observarse en las legislaciones locales de movilidad, de manera que las existentes puedan ser revisadas y, en su caso, modificadas, por los congresos locales, y las que se pretendan expedir tengan un marco material común a desarrollar, todo en aras de beneficiar a las personas como eje central de la movilidad voluntaria y sustentable.

Cabe aclarar que la propuesta de dotar al Congreso Federal de una atribución expresa para legislar en la materia de movilidad, no busca afectar ni mucho menos invadir atribuciones de las entidades federativas y de los municipios y alcaldías; por el contrario, pretende fortalecerlas y contribuir a su mejor desarrollo y desempeño por varias vías como la de planeación y programación que hemos mencionado. Además, se busca determinar y delimitar las atribuciones federales en esta materia, ya que la misma dinámica de confusión entre transporte y movilidad se presenta a nivel federal a partir de las leyes de Vías Generales de Comunicación, de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y otros ordenamientos jurídicos relacionados, cuya evolución se estima necesaria a partir de la promoción, respeto, protección y garantía del derecho humano a la movilidad.

Por lo expuesto, someto a consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 4o. Y 73 DE

LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN MATERIA DE MOVILIDAD LIBRE Y VOLUNTARIA.

ARTÍCULO ÚNICO. Se **Adiciona** un nuevo párrafo séptimo al artículo 4º y una nueva fracción XXIX-A Bis al artículo 73, ambos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4o. ...

...
...
...
...
...

La movilidad libre y voluntaria es un derecho humano que será promovido, respetado, protegido y garantizado por el Estado, en la forma y términos que dispongan las leyes, sujetándose a los principios de seguridad, igualdad, inclusión, accesibilidad, sustentabilidad, comodidad, eficiencia y calidad para el desarrollo integral de las personas. La Ley que expida el Congreso de la Unión establecerá la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en la materia de movilidad libre y voluntaria.

...
...
...
...
...
...
...

Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

I a XXIX-Z...

XXIX-A Bis. Para expedir la ley general que establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad libre y voluntaria.

XXX a XXXI...

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor a partir del día hábil siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO SEGUNDO.- El Congreso de la Unión expedirá la ley general a que se refiere la fracción XXIX-A Bis del artículo 73 del presente Decreto, en un lapso de doscientos sesenta días naturales

contados a partir de la entrada en vigor de este instrumento.

Atentamente

Sen. María Guadalupe Saldaña Cisneros

Dado en el Salón de Sesiones de la H. Cámara de Senadores, en la Ciudad de México, a 8 de noviembre de 2018.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN XVII DEL ARTÍCULO 73 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

**SENADOR MARTÍ BATRES GUADARRAMA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
P R E S E N T E**

El que suscribe, senador Primo Dothé Mata, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena en la LXIV Legislatura del Senado de la República, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; Artículos 8 numeral 1 fracción I y 164 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma la XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A) Planteamiento del problema

En nuestro país, la seguridad vial es un indicador de la gran desigualdad social que ha permeado a lo largo de la historia.

La transformación que vive la sociedad mexicana a raíz del proceso electoral que se vivió en 2018, la cual fue impulsada por el presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado Andrés Manuel López Obrador, imprime en sus acciones ejecutivas, un profundo compromiso con el interés de las mayorías en todo el territorio mexicano.

Mismo compromiso que Senadores y Senadoras del Grupo Parlamentario del Partido Morena, impulsamos desde esta Cámara Alta, por lo que consideramos conveniente para obtener una mejor organización y ordenamiento de la seguridad vial de México, así como constitucionalmente viable y socialmente prioritario incorporar la seguridad vial sustentable como principio rector de la administración gubernamental y como uno de los ejes estratégicos de bienestar social.

No obstante, el tema de seguridad vial que vive nuestro país es inequitativo ya que, las decisiones de política pública siempre benefician a la población que más tiene y por lo tanto la posibilidad que tiene esta parte de la población para elegir sus medios para moverse es mayor. De esta manera, la gestión pública desestima las necesidades de la población más vulnerable, la cual paulatinamente ha normalizado la falta de acceso a derechos básicos, aumentando las condiciones de marginación y desigualdad.

Se estima que son más de 102 millones de personas que transitan diariamente por todo el país en donde los ciudadanos de diferentes edades deben caminar varios kilómetros en condiciones de inseguridad para llegar a sus destinos que normalmente son zonas donde se carece de servicios públicos.

B) Argumentos

La seguridad vial es el factor determinante en el comportamiento de una población, debido a que de ella emanan los desplazamientos y traslados, que llevan a cabo personas, mercancías y transportes dentro de un espacio físico, bajo reglas y acciones reguladas en un ordenamiento jurídico, las cuales hacen más fácil y seguros sus trayectos.

Lo anterior lo sostenemos, ya que la toma de decisiones en materia de políticas públicas que durante décadas se han implementado por parte de los gobiernos en sus tres niveles han priorizado, en la mayoría de los casos, mejorar las condiciones de la población con mayores privilegios, en contra de relegar las necesidades de los sectores sociales más vulnerables que de forma sistemática han visto cómo crece la brecha para que puedan acceder a los derechos más básicos.

Asimismo, el tema de la seguridad vial se ha concentrado en resolver la problemática que representa el crecimiento del parque vehicular a lo largo del país.

La seguridad vial, es un tema que no recibe la atención que merece aun siendo que darle respuesta es una gran oportunidad para salvar vidas alrededor del mundo.

Los números son alarmantes. Los choques de automóviles representan la octava causa de muerte a nivel global. Estos percances reclaman la vida de más de 1.35 millones de personas al año y causan alrededor de 50 millones de lesionados. La cuestión es que la mayoría de estas muertes y lesiones es prevenible.

Sabemos, que todas las acciones de prevención funcionan. Reforzamiento y endurecimiento de políticas públicas, diseño inteligente de los caminos y ambiciosas campañas públicas orientadas a la prevención pueden salvar millones de vidas en los años venideros.

Reducir el número de accidentes y muertes viales es una de las Metas para el Desarrollo Sustentable de las Naciones Unidas. Enfocando sus esfuerzos en proporcionar a todos lo que el Organismo Internacional sabe acerca de la seguridad vial, sus problemáticas y posibles soluciones, esta meta es realizable si los gobiernos dan prioridad al tema de la seguridad vial.

Como lo mencionamos, el número de muertes por accidentes de tráfico en el mundo resulta inaceptablemente alta, se estiman, 1.35 millones de muertes al año en todo el mundo.

Asimismo, los accidentes viales son la principal causa de muerte de niños y adultos jóvenes. En tal sentido, más de la mitad de las muertes por accidentes de tránsito suceden entre peatones, ciclistas y motociclistas que se enfrentan a que los sistemas de diseño de las vialidades los han excluido.

Un dato que destacar, es que el promedio de muertes por accidentes viales se presenta en países con menor ingreso per cápita.

La Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, considera, que dentro de la promulgación y aplicación de las legislaciones mundiales se deben atender los criterios para las mejores prácticas de los factores de riesgo clave, como son, la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cascos de motocicleta, el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención para niños, ya que son componentes fundamentales de una estrategia integrada para prevenir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito.

A pesar de los progresos que han tendido la mayoría de los países que cuentan con leyes en materia de seguridad vial, sigue siendo un reto importante para estos abarcar en sus ordenamientos legales los cinco factores de riesgo clave, por lo que ha sido necesario revisar la legislación con apego a los criterios de las mejores prácticas, a fin de esclarecer las lagunas que presentan, y su aplicación deje de ser un reto para la mayoría de las naciones.

Según el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, 123 países que representan a 6.000 millones de personas tienen leyes que cumplen con las mejores prácticas en al menos, uno de los cinco factores clave de riesgo conductual, requiriéndose alinear sus legislaciones a los criterios de las mejores prácticas.¹

Cabe señalar, que por lo menos 22 países realizaron mejoras para alinear sus leyes conforme a las mejores prácticas en uno o más factores de riesgo, sin embargo, parte de las razones por las cuales han tenido dificultad en incentivar los ordenamientos legales correspondientes, se basa principalmente en los países de ingresos medios o bajos.

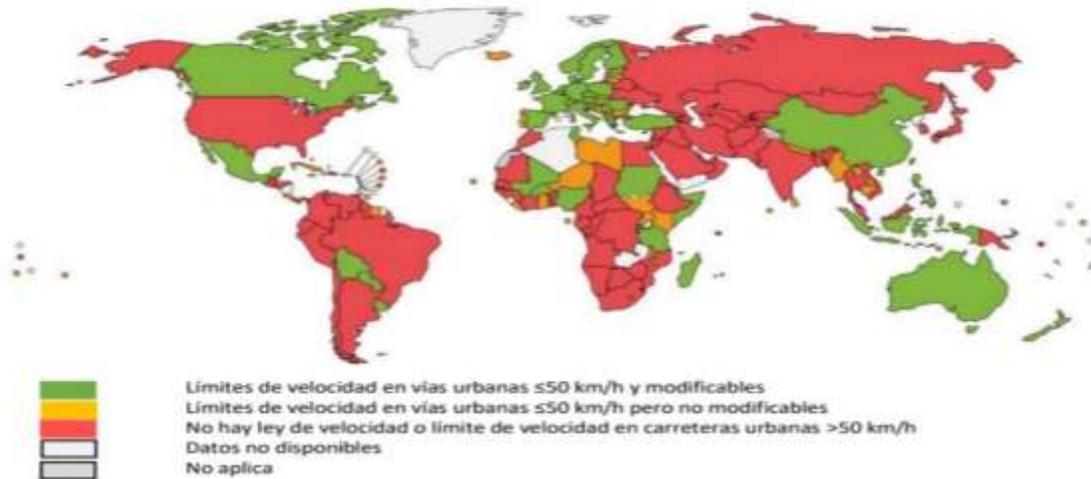
De acuerdo con los factores de riesgo clave, que se establecen en el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, respecto a la gestión de la velocidad, actualmente 169 países (que representan el 97% de la población mundial) han establecido leyes nacionales de límites de velocidad.

En tanto, sólo 46 de estos países tienen leyes que cumplen con los criterios establecidos para este rubro, los cuales contemplan la presencia de una ley nacional de límites de velocidad, límites de velocidad urbana que no excedan los 50 Km/h (según la investigación, se recomiendan límites más bajos para las áreas urbanas y 30 Km/h para las áreas residenciales y las áreas con alta actividad peatonal); y las autoridades locales tienen el poder de modificar la velocidad (para adaptarse a diferentes contextos).²

¹ Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018.

² Ibid.

Países con leyes de velocidad que cumplen con las mejores prácticas, 2017



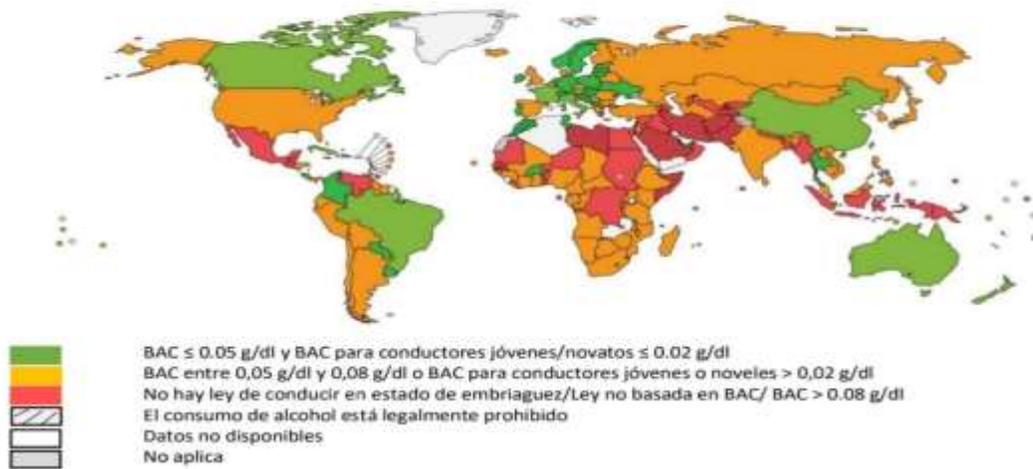
En relación con los siniestros que se suscitan por conducir bajo los efectos del alcohol, la Organización Mundial de la Salud, calcula que el 5% y el 35% de todas las muertes en carretera están relacionadas con el consumo de este estupefaciente, por lo que conducir y consumir bebidas alcohólicas aumenta significativamente el riesgo de un choque y la gravedad de este.³

Erradicar esta problemática que se encuentra latente actualmente y las consecuencias que esta arrastra consigo, se ha vuelto una necesidad a nivel mundial, por tal motivo 45 países que representan a 2.300 millones de personas, cuentan con ordenamientos legales que se ajustan a las mejores prácticas.

³ Ibid.

Sin embargo, es importante unir esfuerzos para abordar esta situación, debido a que un total de 125 países informaron que los conductores con lesiones mortales se someten a pruebas de alcoholemia, de los cuales 72 informaron que las pruebas se llevan a cabo de forma rutinaria en todos los casos.

Países con leyes de conducción bajo los efectos del alcohol que cumplen con las mejores prácticas, 2017



Aumentar el uso de cascos de motocicleta se ha vuelto una de las prioridades a nivel mundial, por lo que las naciones deberían prever dentro de sus legislaciones, el uso de este artefacto de seguridad para todos los pasajeros, incluidos los niños, y debería estar respaldada por campañas de concienciación pública.

El diseño de los cascos y el uso correcto de estos al conducir una motocicleta son muy importantes, por tal motivo, 49 países que representan a 2,7 billones de personas tienen actualmente leyes sobre el uso de cascos de motocicleta que se ajustan a las mejores prácticas.⁴

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, entre 2013 y 2016, el número de vehículos de dos y tres ruedas en circulación en las carreteras del mundo aumentó en un 10%, representando estos vehículos más del 70% de la flota nacional.⁵

Es importante resaltar que, la principal causa de muerte por falta de uso de cascos en motocicletas, son traumatismos craneales para los usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas, por lo que, el uso adecuado de este mecanismo de seguridad puede reducir en un 42% el riesgo de lesiones mortales.

Países con leyes sobre el uso del casco que cumplen las mejores prácticas, 2017



Igualmente, es importante reducir el número de muertes por falta de uso de casco para motocicleta, es necesario aumentar el uso del cinturón de seguridad, toda vez, que mecanismo de seguridad reduce el riesgo de muerte entre los conductores y los ocupantes de los asientos delanteros en un 45% a 50%, y el riesgo de muerte y lesiones graves entre los ocupantes de los asientos traseros en un 25%.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

En la actualidad el uso del cinturón de seguridad ha tenido gran auge en 105 países que representan a 5.300 millones de personas que tienen leyes sobre el uso del cinturón de seguridad, las cuales se ajustan a las mejores prácticas, no obstante, es insuficiente contar con legislaciones que regulen el uso del cinturón de seguridad, ya que esta práctica, al igual que los otros factores de riesgo, requieren más, que un ordenamiento legal adecuado. ⁶

Resulta necesario promover el uso del cinturón de seguridad, a través de los medios de publicidad correspondientes, haciéndolo ver como un medio eficaz en función de los costos para reducir los accidentes y muertes, principalmente en países de bajos recursos, además de llevar a cabo la correcta aplicación de la ley.

Datos del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, establece que, en 2014, distintos países realizaron cambios en sus legislaciones, respecto del uso adecuado de los cinturones de seguridad, alineándose al cumplimiento de las mejores prácticas.

Países con leyes sobre cinturones de seguridad que cumplen con las mejores prácticas, 2017



⁶ Ibid.

Respecto de los sistemas de retención infantil, estos son de suma importancia para la seguridad vial a nivel mundial, debido a su eficacia en la reducción de lesiones y muertes de los niños que abordan los vehículos, pudiendo reducir al menos un 60% de las muertes si se utiliza de manera adecuada. En la actualidad, 33 países, que representan a 652 millones de personas, cuentan con legislaciones sobre el uso de sistemas de retención para niños, que se ajustan a las mejores prácticas.⁷

Para contribuir a esta implementación, países han realizado modificaciones en sus legislaciones sobre el uso de sistemas de retención para niños, principalmente naciones con ingresos altos, a fin de alinearse con las mejores prácticas.

Paises con leyes de retención infantil que cumplen con las mejores prácticas, 2017



Cabe señalar, que ningún país de bajos ingresos tiene leyes sobre el uso de sistemas de retención infantil, ya que, las leyes con mejores prácticas son más comunes entre los países de la región europea.

Otro factor de riesgo que de igual manera merecen inmediata atención, es reducir la conducción distraída, la cual se basa principalmente en el uso del teléfono mientras se conduce. Según la Organización de la Salud, un total de 150 países cuentan con una ley nacional de telefonía móvil y la mayoría prohíbe el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.

⁷ Ibid.

Toda vez, que el impacto de esta medida no puede evaluarse actualmente, ya que no existe una práctica óptima para la legislación sobre la conducción distraída, 64 países recopilan habitualmente datos sobre este riesgo, en gran medida a través de informes policiales periódicos sobre colisiones con pocos estudios observacionales periódicos. Otros 21 países tienen algunos datos no recopilados rutinariamente de la investigación

Anteriormente se mencionó, que uno de los factores de riesgo es conducir bajo los efectos del alcohol, por lo que, el reducir la conducción bajo los efectos de las drogas, es de igual forma una problemática mundial, debido a que no hay pruebas suficientes sobre la eficacia de legislaciones para limitar o prohibir esta situación, es importante se analicen criterios para alinearse a las mejores prácticas.

De acuerdo con el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, sólo 75 países reportaron haber hecho algunas pruebas de drogas entre los conductores con lesiones fatales. ⁸

Seguridad Vial México

La seguridad vial se está instalando en la sociedad de manera gradual y esto conlleva a un cambio radical en nuestra forma de vida, costumbres y comportamiento, además de un impacto medioambiental. El crecimiento de las ciudades, la urbanización y la metropolización de estas, nos lleva a la necesidad de integrar a la seguridad vial como una de las características principales de la sociedad mexicana.

“En promedio, durante 2015, del total de recursos federales para la movilidad, las ciudades invirtieron tan solo 2% en transporte público y 7% en infraestructura ciclista y peatonal”, afirma el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), artífice del Índice de Seguridad vial Urbana (IMU).⁹

Actualmente, los retos y posibilidades para el desarrollo de México se centran en las zonas metropolitanas ya que, este nuevo escenario favorece a los ciudadanos toda vez que, facilita el acceso a una oferta de seguridad vial más amplia y mejor organizada, tanto en el campo de desocupación y el turismo como en el de seguridad vial motivada por causas laborales y educativas.

⁸ Ibid.

⁹ “Objetivos de Desarrollo Sostenible”, ONU México, enero de 2019. Disponible en: <http://www.onu.org.mx/agenda-2030/objetivos-del-desarrollo-sostenible/>

En cuanto a los vehículos, México se posiciona en el séptimo lugar a nivel mundial en producción de automóviles, esto significa el 6 % del PIB nacional (AMIA, 2015) y se estimó que para el 2018 se fabricaron 4 millones de vehículos anuales. Aunque la mayoría de estos vehículos se destinaron a la exportación, es obvio que no podemos seguir alimentando las ciudades con automóviles –un crecimiento a este ritmo ya no es sostenible. Nuestras ciudades no tienen el espacio necesario para asimilar automóviles en forma infinita.¹⁰

El impacto que ha tenido el medio ambiente debido a las emisiones generadas por los vehículos, la contaminación acústica en los núcleos urbanos, la ocupación indiscriminada del territorio y de los espacios ciudadanos, o el impacto de infraestructuras obsoletas afecta el bienestar de los ciudadanos.

Para llevar a cabo una planificación sobre el tema de seguridad vial es necesario y a la vez obligatorio, tener diversos puntos de vista en relación a la insuficiencia de la oferta; la baja participación de los sistemas de transporte público que viven los ciudadanos; y la adecuación de cada medio de transporte a los intervalos de mayor demanda que hacen que sea rentable social y económicamente.

La inclusión social es el elemento primordial que presenta esta iniciativa de ley, toda vez que, se busca cubrir y garantizar las necesidades básicas de las personas más vulnerables, ya que este modelo de desarrollo sustentable permitirá a los ciudadanos tener una mayor calidad de vida sin que sea comprometido el sistema que prevalece los sistemas de transporte más sustentables, como por ejemplo el transporte público masivo o ir a pie o en bicicleta.

Asimismo, la intermodalidad como principio para buscar la máxima eficiencia en el aprovechamiento de los recursos de transporte; la seguridad integral de las personas; el respeto al medio ambiente; la disminución del consumo de recursos energéticos y del suelo; la incorporación de sistemas de transporte inteligentes, más eficientes y seguros.

¹⁰ Laboratorio Urbano de Seguridad vial/Universidad Modelo y Observatorio de Seguridad vial Sostenible de Mérida (2018). Cuaderno 2 Seguridad vial Urbana Sustentable: De la Visión a la Acción. México. Universidad Modelo, p. 8

La voluntad de aprovechar las oportunidades de generación de actividad económica, educativa, comercial, cultural y social en todos los estados son algunos de los propósitos básicos de la presente iniciativa.

Asimismo, la presente iniciativa de ley define los mecanismos adecuados de participación y concertación de las autoridades competentes, organismos y, en general, organizaciones sociales que pueden aportar soluciones adecuadas para la formulación de las políticas de seguridad vial de los Ciudadanos Mexicanos.

Es importante subrayar que se sitúa bajo una serie de mecanismos para la evaluación previa y el control de los efectos que la aplicación de los instrumentos que establece pueda promover en las políticas de seguridad vial y, en este sentido, introduce las figuras de la evaluación de la seguridad vial generada y la evaluación ambiental estratégica.

Las disposiciones e instrumentos que se establecen en la presente propuesta se enmarcan en el contexto de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, misma que permitirá alcanzar un desarrollo cada vez más sustentable.¹¹

Sin duda alguna, la seguridad vial es un problema que nos afecta a todos y la cual no ha recibido la atención que merece en la agenda pública.

Las estadísticas nos revelan que en el año 2016, en el país los incidentes de tránsito cobraron la vida de 16 mil 185 personas, demostrando que el índice de decesos es equivalente a 13.2 muertos por cada 100 mil habitantes.¹²

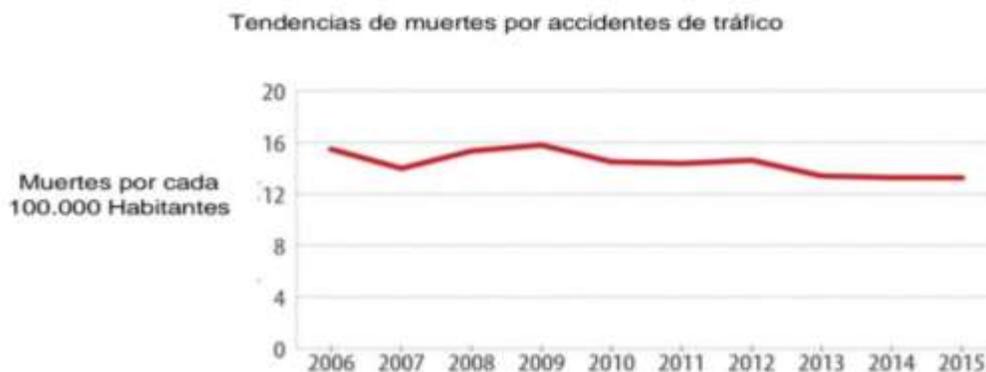
Así mismo, los estados federativos con mayor tasa de mortalidad en el 2016 fueron: Zacatecas (28.8%), Tabasco (26.8%), Sinaloa (24.2%), Durango (23.6%) y Nayarit (22.9%).¹³

¹¹ Laboratorio Urbano de Seguridad vial/Universidad Modelo y Observatorio de Seguridad vial Sostenible de Mérida (2018), op. cit. p. 8

¹² Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017.

¹³ Informe 2017.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud en su Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, en atención a lo establecido en el Informe Sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017, el país presenta una estabilidad respecto a la tendencia de muertes por accidentes de tráfico del año 2013 al 2015, tal y como se muestra en la gráfica que antecede.



Fuente: 2015. Estadísticas de Mortalidad, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y Consejo Nacional de Población (este último para los datos de población).

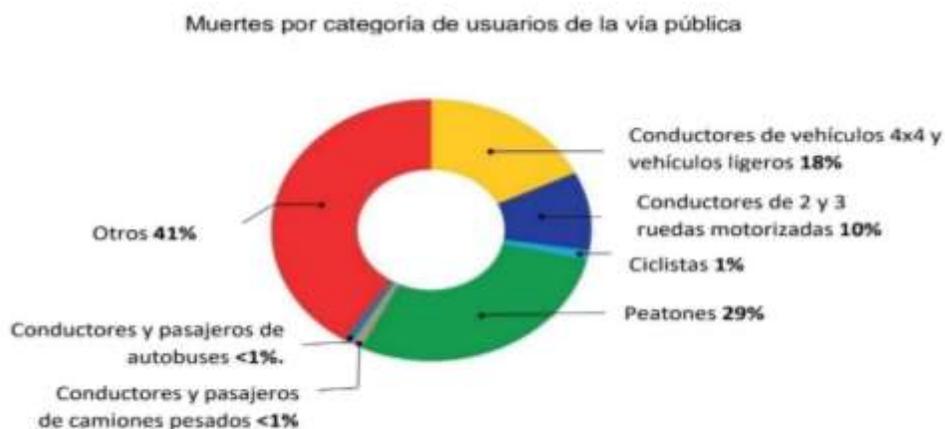
La agrupación más propensa a los accidentes mortales son los peatones, ciclistas y motociclistas con un 65.4%, de esta manera siete de cada diez defunciones pertenecen a este grupo.¹⁴

De esta manera, los peatones son el grupo más vulnerable registrando el (44%), mientras que los ocupantes de los automóviles (34.4%), motociclistas (19.5%) y ciclistas (1.9%) muertos.¹⁵

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid.

En este sentido, hay que señalar que de conformidad con la información que establece la Organización Mundial de la Salud, los rubros que presentan mayor porcentaje de vulnerabilidad de muertes por categoría de usuarios de la vía pública, por causas de seguridad vial, corresponde a los peatones, conductores de vehículos 4x4 y vehículos ligeros, conductores de 2 y 3 ruedas motorizadas, ciclistas, conductores y pasajeros de autobuses y conductores y pasajeros de camiones pesados, tal y como se muestra en la gráfica siguiente:



Fuente: 2015, Estadísticas de Mortalidad, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

Cabe señalar, que la seguridad vial no sólo se basa en los estándares anteriormente mostrados, ya que este tema contempla más de 5 factores de riesgo que afectan la vida diaria de la población en general, tal es el caso del aumento de atropellos a niñas y niños menores de cinco años y adultos mayores de 60.¹⁶

También se observa que el grupo de edad que más egresa de los hospitales por accidentes viales son las personas entre 20 y 29 años de edad, los cuales la mayoría son motociclistas.¹⁷

Como lo hemos mencionado antes, la mayoría de las personas realizan sus viajes caminando, se registró que los estados con mayor índice de pobreza en todo el país, como lo son Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Puebla, son también los estados donde se registra mayor número de personas que hacen su traslado a pie hacia sus trabajos y centros de enseñanza.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

Las entidades federativas que más han iniciado las acciones de transformación institucional, programática y financiera a favor de la seguridad vial sustentable son Nuevo León y Coahuila.¹⁸

En efecto, como hemos visto en gobiernos anteriores, las políticas de seguridad vial han favorecido la construcción de infraestructura urbana consignada a vehículos y subsidios a la gasolina, entre otros.¹⁹

Así mismo a partir de las medidas de prevención dirigidas a garantizar el derecho a seguridad vial, por medio de planes y sistemas integrales de transporte, se impulsa la Estrategia Nacional de Seguridad Vial Urbana Sustentable (EMUS) en el 2014 la cual tenía como finalidad de impulsar un sistemas sustentables de seguridad vial de gobierno nacional y de promover una política integral para la conformación de ciudades con mayor inclusión vial, ayudando a mejorar la calidad del uso del transporte público en su disponibilidad y asequibilidad, para posibilitar el acceso de la población de calidad.

De esta manera las entidades con mayor desarrollo sustentable en el concepto de (MUS) fueron Colima y la Ciudad de México que incluyeron los elementos de : “el reconocimiento de una jerarquía de la seguridad vial, accesibilidad de las personas para desplazarse, desarrollo orientado al transporte (DOT), calles completas, densificación y participación social en el diseño y distribución del territorio, gestión de la demanda del uso del automóvil, sistemas integrados de transporte y gestión urbana de mercancías”.²⁰

Así mismo, los estados con menos progreso fueron Tlaxcala y Yucatán que no disponen con estrategias de seguridad vial.

Si bien es cierto, lo que hemos hecho en materia de seguridad vial aún no es suficiente, resulta prescindible gestionar políticas públicas para tener zonas dignas para transitar y garantizar la seguridad y sus derechos básicos

¹⁸ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2018, Disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu>

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

No obstante en México, la seguridad vial es un indicador que evidencia la desigualdad en el país, ya que las medidas de política pública tomadas han favorecido los entornos de seguridad vial de las fracciones de la población que gozan de privilegios y que tiene la posibilidad de escoger entre diferentes medios de transporte para su seguridad vial; de igual forma, la gestión pública ha desatendido las necesidades de los ciudadanos más vulnerables, lo cuales no exigen el acceso sus derechos fundamentales, acentuando las condiciones de desigualdad y marginación en el país.²¹

En definitiva, es necesario cubrir y garantizar las necesidades básicas de traslado de las personas más vulnerables, ya que “se estima que 103 millones de personas transitan diariamente por todo el país” en donde niños, niñas, jóvenes, adultos y adultos mayores, deben caminar kilómetros en condiciones de inseguridad para llegar a sus destinos, que mayoritariamente son zonas rurales donde se carece de servicios públicos y de una oferta de transporte asequible para los ciudadanos de a pie.

Conviene subrayar que lo que se busca en este documento es mostrar la importancia de la desigualdad en México desde el punto de vista de la seguridad vial para legislar una propuesta de seguridad vial inclusiva en todo el país y primordialmente en zonas vulnerables.

Como se mencionó anteriormente, el tema de desigualdad en seguridad vial es de gran interés cuando se habla de robo o asalto en calle que es un riesgo que sufre un alto porcentaje de la población que no se trasladan en vehículo privado, el robo o asalto en la calle o transporte público se encuentra en el primer lugar de la tasa de incidencia delictiva según los datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre la Seguridad Pública (Envipe) 2018, del INEGI.

En donde se logra observar, la cual aumento de 9 mil 599 delitos a 11 mil 81 por cada cien mil habitantes de 2016 a 2017; casi cuatro veces menor es la tasa por robo total o parcial de vehículo, con una tasa de 4 mil 200 delitos en 2016 a 4 mil 489 delitos por cada cien mil habitantes.

Los estados donde es más frecuente el robo o asalto en la calle o el transporte público son Nuevo León, Guanajuato, Estado de México, Ciudad de México, Morelos, Puebla, Oaxaca, Veracruz, Tabasco, Chiapas y Quintana Roo.²²

²¹ Ibid.

²² Ibid.

De acuerdo con el reporte del INEGI, las víctimas más afectados de estas agresiones viales son hombres, omitiendo los delitos sexuales donde las mujeres lideran las estadísticas con una tasa de incidencia de 2 mil 733 delitos por cada cien mil mujeres, superando los mil 764 delitos estimados en 2016, y seis veces mayor a la de los hombres, con 445 delitos en 2017.²³

Otro dato sustancial en este rubro es que el 94 por ciento de las trasgresiones en transporte público no se denuncian, resultando el tercer motivo por la que la ciudadanía percibe más inseguridad en los espacios públicos y privados y son el sexo femenino las que sienten un ambiente de gran inseguridad que el sexo masculino, por tanto, el 34.3 por ciento de las personas decide no usar taxi, mientras que el 33.4 por ciento decide no salir a caminar.²⁴

Otro elemento importante de la desigualdad en seguridad vial es la seguridad vial, la cual cuesta miles de vidas más de 16 mil personas por año, siendo las víctimas primordiales la población más vulnerable de la vía.

De acuerdo con el Informe sobre la Seguridad Vial en México 2017, que emite el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), los percances viales y heridos se han reducido en casi todo el país, en un 10.1 por ciento y 29.2 por ciento respectivamente.

No obstante, los fallecimientos conservan una tendencia al alza, dando como resultado 19 mil 536 personas para 2020.²⁵

De esta manera, Obteniendo un 29 por ciento de la población realizando sus viajes a pie, el 44 por ciento de las muertes registradas por hechos viales son peatones, seguidos del 34.4 por ciento de ocupantes de vehículo, 19.5 por ciento de motociclistas y 1.9 por ciento de ciclistas.²⁶

Resultando así que la población más vulnerable de la vía simboliza el 65.4 por ciento de los fallecimientos en las vías pública por actitudes y comportamientos que pueden ser prevenibles.²⁷

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

Los datos de mortalidad más alta los ostentan los estados donde es mayoritariamente las personas viajan en vehículo particular y que están por encima de la media nacional, como Zacatecas, Tabasco, Sinaloa, Durango, Nayarit, Sonora, San Luis Potosí, Querétaro, Colima, Baja California, Campeche, Morelos, Puebla y Nuevo León.

Lo preocupante es que los niños y niñas menores a 5 años y los adultos mayores de 60 lideran una tendencia considerable a morir en un siniestro vial, mientras que, en motociclistas, la propensión más alta está en jóvenes y adultos de 20 a 39 años.



Otro sector vulnerado de la población son las personas con discapacidad, los cuales no cuentan con derechos de seguridad vial dignos a causa de las malas prácticas de políticas públicas focalizadas

En nuestro país, de los 120 millones de personas registradas en el 2014, 7.1 millones mostraban algún tipo de discapacidad.

Por lo tanto, las entidades federativas con mayor número de personas con alguna discapacidad son en orden descendiente, Estado de México, Jalisco, Veracruz, Ciudad de México, Guanajuato, Puebla y Michoacán, estados que representan a las zonas urbanas más importantes del país, siendo el 77% de habitantes en áreas urbanas, lo que se traduce en mayores oportunidades de inclusión social y de seguridad vial.²⁸

²⁸ Ibid.

En áreas urbanas o rurales, las habitantes con discapacidad afrontan múltiples obstáculos en los espacios públicos ya que estos están adecuados para facilitar su libre traslado, ya que esta sección poblacional necesita del uso de bastón, silla de ruedas, andaderas o muletas para caminar o subir escaleras, así mismo, este grupo social constituye la población más discriminada junto con los grupos indígenas, lo cuales sufren de este problema en las calles o transportes públicos.²⁹

Otro punto de vulnerabilidad en áreas urbanas es el concepto de gasto familiar, ya que el transporte es el segundo concepto de gasto familiar con el 19.3 por ciento.

Las familias con ingresos gastan el 11 por ciento de éste en transporte público, mientras las familias con mayores ingresos gastan tan sólo el 0.8 por ciento. Esta tendencia va en aumento, sin que represente una mejora en la calidad de los servicios.

Las áreas urbanas con hogares con mayores ingresos se registraron en Nuevo León y la Ciudad de México, con 91,004 pesos y 70,973 pesos respectivamente, mientras que las dos menores fueron Guerrero y Chiapas, con 31,593 pesos y 31,555 pesos respectivamente. También para las zonas rurales, Guerrero y Chiapas tienen los hogares con menores ingresos, con 19,620 y 14,115 pesos respectivamente, y los dos con mayores ingresos son Baja California Sur y Baja California, con 44,778 y 41,889 pesos respectivamente.³⁰

Posteriormente se muestran estadísticas oficiales de los diferentes índices que contiene nuestro indicador principal de seguridad vial.

Acorde con lo anterior, la encuesta del INEGI en 2015 nos muestra que “En el país hay 32 millones 663 mil 342 persona de 3 años o más que viajan para ir a la escuela, mientras que la población que se traslada a laborar son 40 millones 620 mil 746 personas. El 54.88 por ciento de las personas que van a la escuela lo hacen caminando; el 25.58 de la población viaja en autobús, taxi, combi o colectivo; el 17.51 viaja en vehículo particular y el 1.5 por ciento viaja en bicicleta.”³¹

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid.

En resumen, nos muestra que la mitad de la población en el país usa el transporte público y cerca del 30 por ciento de las personas hace sus traslados a pie.

En el mismo sentido, “el 87.76% del transporte público colectivo concesionado sigue operando bajo el modelo hombre-camión, que ofrece baja calidad de servicio, inseguridad, altos costos ambientales y un esquema financiero difícil de transparentar, aun cuando se trata de servicio público.”³²

De esta manera “la región Sureste del país mantiene altos índices de viajes a pie, los estados de la región centro son los que se mantienen oscilando con la media nacional sin que ninguno sobresalga de forma particular.

La región Centro y Bajío, con estados como Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes, Hidalgo, Jalisco y Colima, cuentan con esfuerzos similares en los avances institucionales, normativos y de financiamiento sostenido y prolongado hacia proyectos de seguridad vial sustentable.³³

Se observa que los estados con mayor tasa de pobreza a nivel nacional, como Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Puebla, son los que tienen el mayor porcentaje de población que se desplaza a pie a sus centros de enseñanza y lugares de trabajo.

En el país hay 17 millones 925 mil 774 personas se trasladan a la escuela caminando.

El estado con el primer lugar, con 73.9 por ciento de la población de 3 años y más que se desplaza a su la escuela caminando, es Chiapas.

El estado con el primer lugar, con 73.9 por ciento de la población de 3 años y más que se desplaza a su la escuela caminando, es Chiapas.

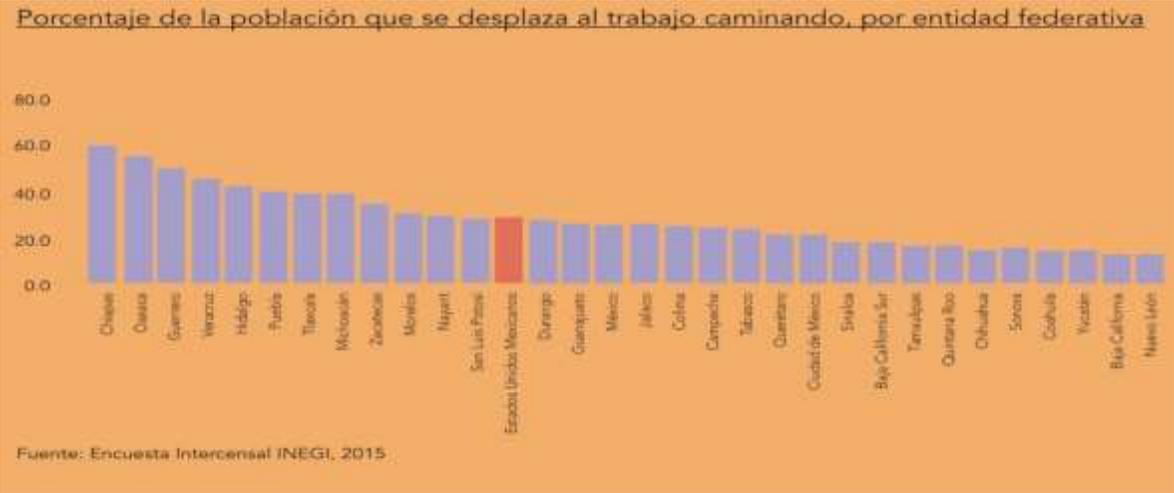
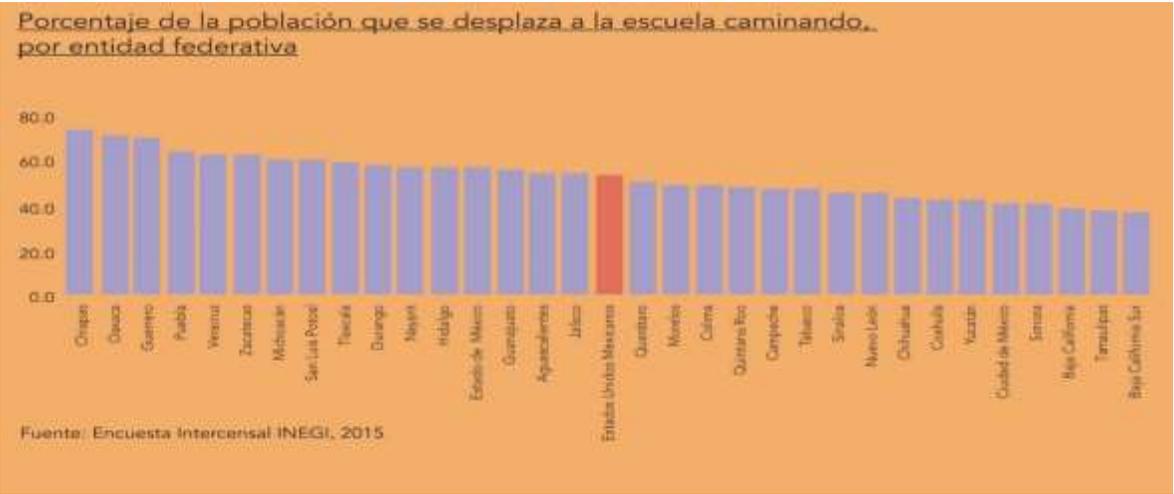
Resalta la posición de la Ciudad de México entre los cinco estados con menor cantidad de población que se desplaza a pie, con el 41.4 por ciento, un 13.5 por ciento menos que la media nacional, por lo que comparte dinámicas similares a los estados del norte del país.

³² Ibid.

³³ Ibid.

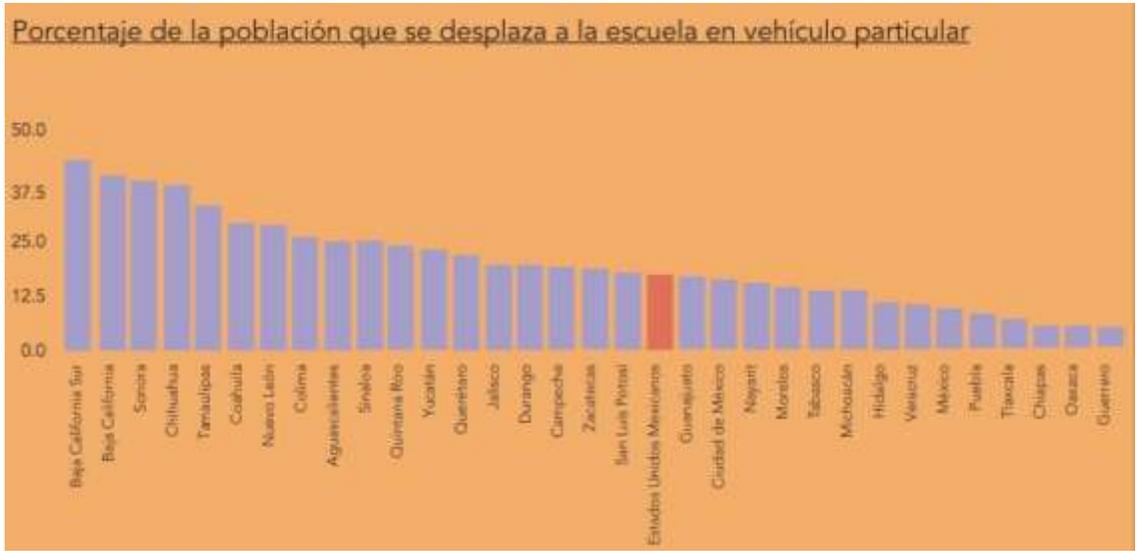
De igual modo, 9 millones 192 mil 364 personas se trasladan al trabajo caminando. Chiapas mantiene el liderazgo en esta modalidad, estando 25.5 puntos porcentuales arriba de la media nacional.

Por su lado, Nuevo León tiene los últimos lugares, con 12.2 puntos porcentuales abajo de la media nacional.



Otro dato, catorce millones 80 mil 716 personas utilizan el transporte público como modo de transporte para ir a su trabajo. Con un 50.9 por ciento, el Estado de México es el que tiene el mayor porcentaje de población ocupada que utiliza el transporte público (camión, taxi, combi o colectivo), distanciándose, 4.3 puntos porcentuales por arriba de la Ciudad de México

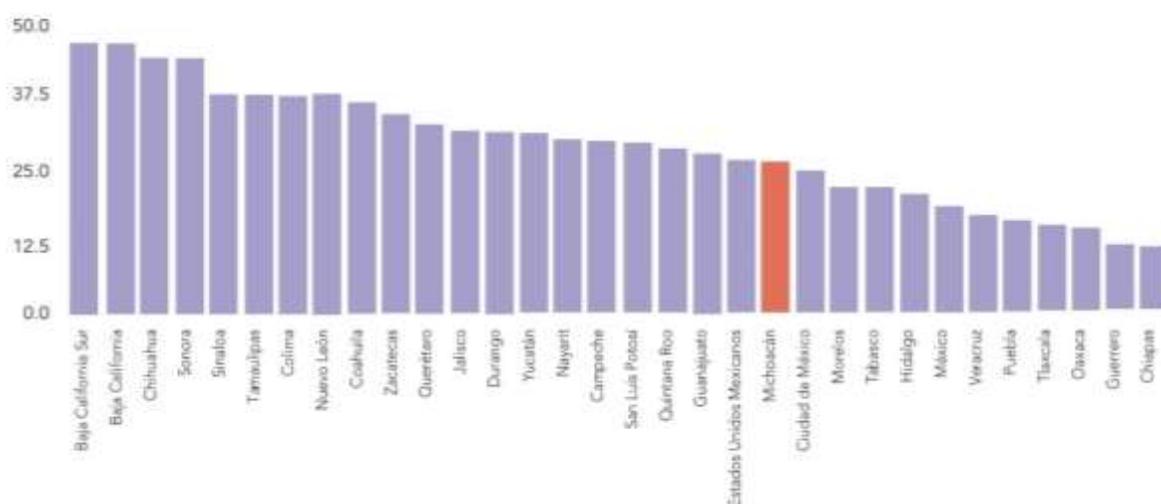
Son los estados de las regiones del norte en las que predomina el uso del vehículo particular. Su configuración urbana y la expansión que ha caracterizado estos territorios han facilitado el uso de medios no sustentables.



Cinco millones 720 mil 310 personas se trasladan en vehículo particular para ir a la escuela.

Con un 42.7 por ciento, el estado de Baja California Sur tiene el mayor porcentaje de población de 3 años y más que utiliza el vehículo particular para ir a estudiar.

Porcentaje de la población que se desplaza al trabajo en vehículo particular



Además, el mismo estado tiene mayor porcentaje de población ocupada que utiliza el vehículo particular para ir a trabajar, con un 47.8 por ciento.

Como ya se observó, es urgente consolidar una política integral que cubra las necesidades que actualmente presenta la sociedad en materia de seguridad vial, no obstante, la tarea resulta compleja, debido a que en la actualidad vivimos una problemática por la falta de regulación a nivel nacional en este tema, aunado a las malas costumbre que ha demostrado gran parte de la población en este rubro.

Gran parte de la población carece de posibilidades para decidir el medio de transporte que mejor les adecue a sus necesidades diarias, por lo que son más vulnerable, ya que tiene que lidiar con la inseguridad en los servicios de seguridad vial urbanos, además del mal servicio que presenta actualmente.

No hay que olvidar a las personas con discapacidad, quienes son los más violentados en sus derechos, toda vez, que enfrentan diversos obstáculos en los espacios públicos, al no estar acondicionados para su desarrollo, es ineludible la construcción de obra vial para personas con esta condición, así como programas para sensibilizar a la población para respetar los espacios destinados a este grupo.

La seguridad vial es un tema preponderantemente necesario, por lo tanto, no debe de quedar en el olvido por parte de las autoridades, ya que con él se pretende mejorar la calidad de vida de las personas, posicionándose como uno de los asuntos de mayor relevancia dentro de la agenda pública, debidos a la problemática actual.

Consideramos que esta propuesta de reforma constitucional genera soluciones a la problemática de seguridad vial a nivel nacional, por lo que sirve de base para la inclusión de ordenamientos jurídicos futuros, por parte de las entidades federativas y los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias y así crear esfuerzos coordinados para beneficio de la población.

Se tienen ejemplos internacionales sobre esta temática, países que han vivido la situación que nosotros actualmente estamos experimentado y que han logrado minimizar la inseguridad vial, integrando a sus poblaciones a las buenas practicas, tal y como se establecido anteriormente, ya que en algunos países se han vuelto especialistas en materia de seguridad vial, por lo que en estricto sentido lo que falta en México, es la voluntad política para incentivar la buena aplicación de la normatividad existente y así acabar con esta problemática.

La presenta propuesta de reforma se encuentra elaborada en atención a los cinco factores de riesgo que se establecen en el ámbito internacional según la Organización Mundial de la Salud, para efectos de ligar las políticas de seguridad vial internacionales con las establecidas en México y así reducir la tasa de mortalidad vial en todo el país.

Esta propuesta va encaminada a la implementación de políticas públicas que mejoren la vida de la población en general, atendiendo aspectos importantes que marcan la vida diaria de la ciudadanía.

Sin embargo, es necesario el esfuerzo conjunto de las autoridades estatales y municipales, organizaciones de la sociedad civil, industrias y la población en general, ya que depende de ellos que esta iniciativa cumpla con su objetivo, y así se puedan obtener los resultados esperados.

Por lo que, resulta necesario contar con una legislación nacional que abarque todos los aspectos que la sociedad necesita actualmente, principalmente lo que tiene que ver con la protección de la vida y la integridad física, durante los desplazamientos que la población realiza en la vía pública, previniendo y disminuyendo los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de seguridad vial acordes a los estándares internacionales, atendiendo a los compromisos de los cuales México sea parte.

Con la implementación de esta propuesta de reforma constitucional, se pretende hacer que la sociedad se involucre en el tema de seguridad vial, así como llevar a cabo la práctica adecuada a favor del bienestar social, ya que en la actualidad nadie se encuentra exento de sufrir un accidente vial y poner riesgo su integridad física o su vida.

En su conjunto, esta propuesta de reforma fortalece de forma integral lo ya establecido en materia de seguridad vial, lo anterior con el objetivo de que México cuente con mejores herramientas para procurar y garantizar un mejor funcionamiento de las instancias que se encargan de este rubro, así como un mejor desempeño.

c) Justificación de la propuesta de modificación.

Con la presente propuesta de reforma Constitucional en materia de seguridad vial, se pretenden regular las acciones que de este rubro emanan, ya que el decidir libremente la forma mediante la cual la población se desplaza de acuerdo a sus necesidades dentro del territorio nacional, así como su cuidado y protección durante su trayecto, es un derecho que debe de estar contemplado en la Carta Magna.

Resulta importante integrar una ley de orden general que establezca las directrices en materia de seguridad vial, respetando lo establecido en los artículos 115 y 124 de la Constitución Federal, respecto de la distribución de competencias y las formas de coordinación entre la Federación, los Estados, municipios y demarcaciones territoriales, lo anterior, para efectos de que puedan legislar en materia de seguridad vial, tomado como referencia la presente ley.

Por lo anterior, se propone reformar la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como se observa en el siguiente cuadro:

<p align="center">Texto Vigente</p> <p align="center">Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos</p>	<p align="center">Propuesta de modificación</p> <p align="center">Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos</p>
<p>Artículo 73. El Congreso tiene facultad:</p> <p>I a XVI...</p> <p>XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.</p>	<p>Artículo 73. El Congreso tiene facultad:</p> <p>I a XVI...</p> <p>XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y lo relativo a la seguridad vial, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.</p>

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de

DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN XVII DEL ARTÍCULO 73 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

ÚNICO. - Se **reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, para quedar como sigue:

Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

I a XVI...

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación **y lo relativo a la seguridad vial**, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. – El Congreso de la Unión contará con 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones normativas correspondientes a efecto de dar cumplimiento a lo establecido en esta constitución, en los términos de la fracción la fracción XVII del artículo 73.

TERCERO. – Las legislaturas de las entidades federativas, en el ámbito de su competencia, deberán realizar las reformas correspondientes en su legislación, para procurar la observancia del presente Decreto.

Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, los 22 días del mes de mayo de 2019.

SENADOR PRIMO DOTHÉ MATA

3) 03-07-2019

Comisión Permanente.

INICIATIVA con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h) y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Presentada por la Sen. Xóchitl Gálvez Ruiz (PAN)

Se turnó a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; y de Estudios Legislativos.

Gaceta Parlamentaria, 3 de julio de 2019.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 115, FRACCIÓN III, INCISO H) Y SE ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 4 Y UNA FRACCIÓN XXX-A, AL ARTÍCULO 73, TODOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Gaceta Parlamentaria

MIÉRCOLES 03 DE JULIO DE 2019 / GACETA: LXIV/1SPR-19/97014

Senador Martí Batres Guadarrama

Presidente de la Mesa Directiva

Comisión Permanente

P r e s e n t e.

La suscrita senadora de la República, **Xóchitl Gálvez Ruiz**, de la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II y 72, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los artículos 8, numeral 1, fracción I; 164, numerales 1 y 2, 169, 172 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h) y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

1.- Contexto de la seguridad vial

En el año 2011, dio inicio el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, bajo el auspicio de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), cuya implementación permitió la creación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2010. El diagnóstico que motivó estas acciones de la ONU era terrible para ese entonces, destacando lo siguiente:

“Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva” ^[*]

Ya desde el año 2009, la Comisión para la Seguridad Vial Mundial había realizado un llamamiento para declarar el Decenio de Acción, tomando en consideración los graves estragos y las terribles consecuencias que se habían constatado en perjuicio de la población, derivados de la falta de seguridad vial, en especial en países con índices de desarrollo bajos. Esto fue secundado por el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y, posterior a este gran esfuerzo, se declaró el Decenio que brindaría una inmejorable oportunidad para impulsar acciones e inversiones que fomentaran la seguridad vial a nivel mundial.

Ahora bien, de acuerdo con los últimos estudios globales, en América el escenario es heterogéneo y México no se encuentra en una situación favorable. El "Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas", publicado por la Organización Panamericana de la Salud en este año 2019, demuestra que nuestro país se ha quedado muy rezagado en las acciones tendientes a garantizar la seguridad vial de sus habitantes.

El estado de la seguridad vial en el continente se puede resumir de la siguiente forma:

"-Se produjeron 154.997 muertes causadas por el tránsito en el 2016, que representaban 11% de las muertes mundiales por esta causa.

-La tasa de mortalidad regional causada por el tránsito es de 15,6 por 100.000 habitantes.

-Existe una amplia variación entre los países en la tasa de mortalidad causada por el tránsito, desde el valor más bajo de 5,6 por 100.000 habitantes en Barbados al valor más alto de 35,4 por 100.000 habitantes en Santa Lucía.

-Los traumatismos causados por el tránsito son la segunda causa principal de mortalidad en adultos jóvenes de 15 a 29 años de edad.

-Casi la mitad de todas las muertes causadas por el tránsito corresponde a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (3%).

-Se ha producido un aumento de tres puntos porcentuales en la proporción de defunciones de motociclistas entre el 2013 y el 2016.

-La carga de la mortalidad causada por el tránsito es mayor en los países de ingresos medianos que en los de ingresos altos." [1]

Si bien México se encuentra por debajo de la media continental en cuanto al número de defunciones causadas por el tránsito y su proporción por la población del país, pues la tasa de mortalidad por tránsito por cada 100,000 habitantes alcanza las 13.1 personas, en números absolutos, México es el tercer país con más muertes relacionadas con el tránsito en América, solo después de Brasil (38,651) y Estados Unidos (35,092). Con 16,039 muertes estimadas, México tiene más de dos veces más muertes por esta causa que Venezuela, el cuarto lugar en la lista [1].

Asimismo, el estudio en cita señala que se estima que, en México, el porcentaje de víctimas de accidentes viales que presentan una discapacidad permanente derivado de la colisión alcanza el 16.4%, el segundo más alto de todos los países que tienen esta estimación en el continente. [1]

Otro aspecto que destaca es que si bien en México existen regulaciones nacionales sobre límites de velocidad, estos solo aplican para las carreteras y autopistas federales, por lo que son modificables en el ámbito local para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país, que esté dedicado a mejorar la seguridad de todas las vías de comunicación. [1]

Finalmente, respecto de la conducción libre de alcohol y sustancias psicoactivas, México tiene, de nueva cuenta, leyes nacionales que permiten pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas, pero que solo aplican para el ámbito federal, es decir, carreteras y autopistas federales y para conductores de transporte público con licencia federal. En las entidades federativas y los municipios no existen normas nacionales al respecto. Esto es relevante puesto que el propio estudio refleja que se estima que en nuestro país el 19.5% de muertes causadas por lesiones en el tránsito son atribuidas al consumo de alcohol; tomando en consideración que en muertes por colisión, solamente algunos cadáveres son sometidos a pruebas de alcoholemia, es plausible presumir que ese porcentaje podría elevarse si se hicieran estas pruebas en todos los casos. [1]

México no cuenta con leyes que regulen, a nivel nacional, el uso del casco obligatorio para motociclistas y ciclistas, como tampoco tiene leyes que establezcan como obligatorio el uso del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohíban que niños viajen en el asiento delantero, ni leyes que prohíban en todos los órdenes de gobierno el uso del celular mientras se conduce, ya sea un automóvil, un camión, una motocicleta o una bicicleta, puesto que esto recae en la competencia de cada entidad federativa y/o municipio. [1]

En la parte mecánica, México tampoco sale bien librado pues los estándares exigidos para la industria automotriz, para vehículos nuevos, solo los obliga a incorporar cinturones de seguridad, pero no es forzoso que estos autos estén equipados con anclajes de cinturones de seguridad, ni con medidas de impacto frontal (bolsas

de aire) o de impacto lateral (bolsas de aire y barras de impacto), ni con control de estabilidad electrónica, ni con medidas de protección para los peatones, ni con asientos de niños, ni con frenos antibloqueo. [1]

Estos datos son solamente el espejo en el que vemos reflejada la realidad de nuestro país, en la que no hay un solo día en el que no tengamos noticias de accidentes automovilísticos, de atropellamientos de peatones o ciclistas, de muertes de motociclistas, de tráileres o camiones de carga a los que les fallan los frenos y arrollan automóviles en las calles de las ciudades y en las autopistas; la seguridad vial es un tema urgente que debemos discutir y resolver, puesto que no hacerlo implica que más gente siga muriendo en las calles a causa de colisiones que podrían haber sido prevenidas.

2.- La seguridad vial, una cuestión de derechos humanos.

El Decenio de Acción está por concluir el próximo año y México no ha sido un actor que hubiere aportado en el cumplimiento de sus objetivos, pero aún hay tiempo de que este Congreso de la Unión abra el debate, analice la problemática y decida las acciones necesarias para garantizar la seguridad vial en México.

Y en este punto se abre una discusión aún más compleja, pues habría que determinar si debemos considerar a la seguridad vial como un derecho humano y no solamente como una estrategia o política pública y como una norma jurídica secundaria. Al respecto, hay que recordar que el pasado 28 de febrero de 2019, en la inauguración de la Estrategia de Seguridad Vial para el Sistema de las Naciones Unidas y los miembros de su personal, Michelle Bachelet, alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, señaló textualmente

que:
“(…) la seguridad vial es una cuestión de derechos humanos en sí misma. Las personas con más riesgo de muerte o lesión en las carreteras son aquellas vulnerables de por sí, como los niños, las personas con movilidad reducida o con discapacidad y los ancianos. Donde vive cada cual también puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte. La red vial, el tiempo de respuesta de los servicios de emergencia y el acceso a cuidados sanitarios adecuados pueden ser peores en zonas desfavorecidas o para quienes viven en la pobreza. Los Estados están obligados a adoptar todas las medidas posibles para proteger el derecho a la vida, la salud, el desarrollo y la seguridad personal. El usufructo por parte de los ciudadanos de todos esos derechos puede ser directamente mejorado mediante políticas estatales en materia de seguridad vial.” [1]

Esta afirmación secunda lo que se declaró el 7 de marzo de 2018, cuando el presidente de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) y enviado especial del secretario general de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, Jean Todt; el entonces alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, Zeid Ra'ad Al Hussein; la alcaldesa de París y presidenta del C40, Anne Hidalgo, y el Sr. Yuwei Li, director de la División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, dieron una conferencia de prensa en Ginebra con motivo de realzar la celebración del 70° aniversario de la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

En Ginebra, tanto el presidente de la FIA como el entonces alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos coincidieron en que la seguridad vial es una cuestión de derechos humanos, al señalar textualmente, el primero de ellos, lo siguiente: “La seguridad vial se ha de tomar muy en serio porque es una cuestión compleja, relacionada con el desarrollo, que afecta a múltiples sectores como los de la salud, la educación, el trabajo y, sobre todo, los derechos humanos. Debemos luchar a favor de la seguridad vial y para que la movilidad accesible se considere como un derecho humano fundamental para todos, en particular para nuestros hijos” [1].

Por su parte, el entonces alto comisionado añadió: “La seguridad vial es una cuestión de derechos humanos. Hoy en día, el derecho internacional impone obligaciones afirmativas a cada Estado para que tome medidas razonables a fin de proteger el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal, el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas” [1].

Por ello, cuando hablamos de seguridad vial debemos entender esta compleja relación en sus componentes y su interacción con los factores exógenos que la afectan y que, a su vez, también son impactados por ella. Sostenemos que la seguridad vial no es una mera externalidad negativa de las políticas y estrategias de movilidad en una sociedad determinada, sino un complejo entramado de derechos humanos que interactúan entre sí y se amalgaman de tal forma que es imposible separarlos, con lo que, en consecuencia, también tenemos que reconocer que la seguridad vial debe ser un derecho humano reconocido en nuestra Constitución.

Solo entendiendo a la seguridad vial como un derecho humano podremos, como país, dotarla de la importancia que tiene y, en consecuencia, llevar a cabo las acciones de política pública y las reformas legales que son indispensables para transformar la realidad actual.

Al revisar nuestra Constitución es evidente que la seguridad vial no está contemplada como un derecho reconocido en el capítulo de Derechos Humanos, y aunque podría argumentarse que los derechos humanos

impactados por la inseguridad vial (salud, vida, integridad personal, desarrollo, etcétera) sí lo están, es claro que en este específico caso, la mera suma de derechos no genera la amalgama que se requiere para dar contexto y cuerpo a la seguridad vial. En orden de que la seguridad vial nazca como obligación de la autoridad, tenemos que hacerla nacer antes como derecho humano.

3.- Los cinco pilares de la seguridad vial

Desde la publicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, el estándar internacional en la materia se basa en cinco pilares, que corresponden a las acciones nacionales que cada país debe cumplir, en orden de avanzar en la construcción y preservación de la seguridad vial, a saber:

1. Gestión de la seguridad vial;
2. Vías de tránsito y movilidad más seguras;
3. Vehículos más seguros;
4. Usuarios de vías de tránsito más seguros y
5. Respuesta tras los accidentes.

Estos cinco pilares corresponden, con variaciones nominativas, con los que la Oficina del Alto Comisionado de Naciones Unidas se comprometió a impulsar incondicionalmente en la inauguración de la Estrategia de Seguridad Vial para el Sistema de las Naciones Unidas y los miembros de su personal:

1. Gestión de la seguridad vial;
2. Vehículos más seguros;
3. Usuarios más responsables;
4. Respuesta tras los accidentes y
5. Contextos más fiables para la conducción.

Hay que ser enfáticos en este punto, los pilares antes mencionados no pueden ser separados o promovidos de manera individual; son interdependientes y solo actuando en todos es posible conseguir el resultado deseado: reducir el número de personas heridas y fallecidas en percances o colisiones viales.

Estos pilares deben ser considerados la guía que debemos seguir en México, llevando a cabo las reformas legales que sean necesarias para cumplir con los objetivos planteados en cada uno de esos pilares. La buena voluntad no puede caber en esta labor; la seguridad vial y la vida de miles de personas nos exige ser determinantes y determinados para conseguir que en todos los pilares se avance contundentemente en las leyes secundarias.

Pero es quizá en este punto donde tenemos la debilidad más importante, la más insoportable: para lograr que estos objetivos se transformen en normas jurídicas que rijan en todo el país se requiere que tanto la Federación, como las 32 entidades federativas, los 2458 municipios y las 16 alcaldías de la Ciudad de México, emitan normas jurídicas (leyes, bandos, reglamentos) que regulen esta materia. Como es evidente, lograr que todas estas demarcaciones territoriales expidan de forma homogénea y coherente las normas jurídicas en mención es una labor titánica y prácticamente imposible de lograr en las condiciones actuales.

En este punto es donde debemos preguntarnos ¿es la seguridad vial lo suficientemente importante y necesaria como para que sea la Federación, a través del Congreso de la Unión, la que establezca un piso mínimo común a todas las entidades federativas, municipios y alcaldías? O simple y sencillamente ¿debemos seguir siendo testigos mudos de cómo miles de personas mueren anualmente a causa de accidentes que podrían haber sido evitados?

Nuestra posición es clara: no hacer nada frente al derramamiento de sangre que existe en México a causa de los accidentes viales nos hace cómplices, por omisión, de cada muerte derivada de la inseguridad vial que vivimos y, sí, consideramos que hay otra opción y otro curso de acción que seguir.

4.- Concurrencia de facultades en materia de seguridad vial.

En los meses pasados se llevó a cabo diversos foros regionales que recogieron la opinión, perspectiva, necesidades y propuestas de la población, de las organizaciones de derechos humanos, de expertos en materia de seguridad vial, de servidores públicos y, muy especialmente, de personas y organizaciones dedicadas a construir condiciones de seguridad vial en sus respectivas entidades federativas y municipios. Con estos foros, el Senado de la República hizo patente su compromiso con la seguridad vial y con la búsqueda de normas jurídicas que nos permitan construir esas condiciones de seguridad vial que tanto necesitamos.

Entre las propuestas recogidas se puede apreciar que los asistentes a los foros, de manera espontánea, cubrieron los objetivos de los cinco pilares de Naciones Unidas y añadieron algunos adicionales. Del cúmulo de propuestas destaca la necesidad de legislar una ley general en la materia que construya el piso mínimo en la materia para todo el país.

Pero hay que ser claros, el primer paso que se tiene que tomar para encaminarnos hacia la construcción de la seguridad vial que México necesita es reconocer que en la Constitución no existe concurrencia de facultades en la materia y, por lo tanto, el Congreso de la Unión no tiene atribuciones para emitir normas que sean válidas en todo el territorio nacional, en todos los órdenes competenciales de gobierno. He ahí nuestro primer gran obstáculo normativo que, definitivamente, hay que sortear.

Si el Congreso de la Unión no tiene facultad para emitir una ley general, la opción que resta sería expedir una ley federal de seguridad vial, que consideramos un esfuerzo fútil, pues solamente sería aplicable en la jurisdicción federal, es decir, carreteras y autopistas federales, así como al transporte público con placas federales. La proporción más grande del problema seguiría a la deriva normativa en cada entidad federativa y en cada municipio y alcaldía.

Al respecto, hay que recordar que las leyes generales no pueden ser legisladas motu proprio, sino que para ello se requiere forzosamente que exista concurrencia de facultades en el texto constitucional y que exista la facultad expresa para legislar en la materia.

Sobre el particular, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido el siguiente criterio jurisprudencial aislado:

“Época: Novena Época
Registro: 172739
Instancia: Pleno
Tipo de Tesis: Aislada
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
Tomo XXV, Abril de 2007
Materia(s): Constitucional
Tesis: P. VII/2007
Página: 5

LEYES GENERALES. INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL.

La lectura del precepto citado permite advertir la intención del Constituyente de establecer un conjunto de disposiciones de observancia general que, en la medida en que se encuentren apegadas a lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, constituyan la "Ley Suprema de la Unión". En este sentido, debe entenderse que las leyes del Congreso de la Unión a las que se refiere el artículo constitucional no corresponden a las leyes federales, esto es, a aquellas que regulan las atribuciones conferidas a determinados órganos con el objeto de trascender únicamente al ámbito federal, sino que se trata de **leyes generales que son aquellas que pueden incidir válidamente en todos los órdenes jurídicos parciales que integran al Estado Mexicano. Es decir, las leyes generales corresponden a aquellas respecto a las cuales el Constituyente o el Poder Revisor de la Constitución ha renunciado expresamente a su potestad distribuidora de atribuciones entre las entidades políticas que integran el Estado Mexicano, lo cual se traduce en una excepción al principio establecido por el artículo 124 constitucional. Además, estas leyes no son emitidas motu proprio por el Congreso de la Unión, sino que tienen su origen en cláusulas constitucionales que obligan a éste a dictarlas**, de tal manera que una vez promulgadas y publicadas, deberán ser aplicadas por las autoridades federales, locales, del Distrito Federal y municipales. Amparo en revisión 120/2002. Mc. Cain México, S.A. de C.V. 13 de febrero de 2007. Mayoría de seis votos. Disidentes: José Ramón Cossío Díaz, Margarita Beatriz Luna Ramos, José Fernando Franco González Salas, José de Jesús Gudiño Pelayo y Juan N. Silva Meza. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretarios: Andrea Zambrana Castañeda, Rafael Coello Cetina, Malkah Nobigrot Kleinman y Maura A. Sanabria Martínez.” En ese contexto, es claro que para que el Congreso de la Unión pueda emitir una ley general en la materia tendría que llevarse a cabo una reforma constitucional que estatuya la concurrencia de facultades y la atribución de esta Soberanía para distribuirlas. Esto, aunado a la imperiosa necesidad de legislar en la materia para prevenir las más de 16 mil muertes anuales por causa de colisiones o accidentes viales, nos lleva a presentar esta propuesta de reforma constitucional para el efecto antes citado.

5- Síntesis de la propuesta.

En ese contexto, la reforma se sintetiza en el siguiente cuadro comparativo:

Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 4o. (Párrafos 1 al 13) ...	Artículo 4o. (Párrafos 1 al 13) ...
No existe correlativo	Toda persona tiene derecho a la seguridad vial. El Estado garantizará este derecho y la ley definirá las bases, principios, obligaciones y modalidades que procuren la gestión de la seguridad vial; la construcción y adecuación de vías de tránsito seguras; la disponibilidad de vehículos nuevos más seguros; usuarios de vías de tránsito responsables, así como la disposición de respuesta adecuada tras los accidentes, que coadyuve a disminuir muertes y lesiones derivadas de colisiones o accidentes viales. Asimismo, la ley establecerá la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, así como la participación de la ciudadanía para la consecución de dichos fines.
Artículo 73. ...	Artículo 73. ...
I a XXIX-Z. ...	I a XXIX-Z. ...
XXX. Para expedir la legislación única en materia procesal civil y familiar, así como sobre extinción de dominio en los términos del artículo 22 de esta Constitución, y	XXX. Para expedir la legislación única en materia procesal civil y familiar, así como sobre extinción de dominio en los términos del artículo 22 de esta Constitución;
No existe correlativo	XXX-A. Para expedir la ley general que establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en el ámbito de su respectiva competencia, en materia de seguridad vial, y
XXXI. ...	XXXI. ...
Artículo 115. ...	Artículo 115. ...
I a II. ...	I a II. ...
III. ...	III. ...
a) a g) ...	a) a g) ...
h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito; e	h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal; así como de seguridad vial, en los términos de lo dispuesto en el artículo 4o. de esta Constitución; e
i) ...	i) ...
...	...
...	...
...	...
IV a X. ...	IV a X. ...

Por lo antes expuesto, la suscrita, somete a su consideración la siguiente:

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h), y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo Único. Se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h), y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

“Artículo 4o. ...

...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

Toda persona tiene derecho a la seguridad vial. El Estado garantizará este derecho y la ley definirá las bases, principios, obligaciones y modalidades que procuren la gestión de la seguridad vial; la construcción y adecuación de vías de tránsito seguras; la disponibilidad de vehículos nuevos más seguros; usuarios de vías de tránsito responsables, así como la disposición de respuesta adecuada tras los accidentes, que coadyuve a disminuir muertes y lesiones derivadas de colisiones o accidentes viales. Asimismo, la ley establecerá la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, así como la participación de la ciudadanía para la consecución de dichos fines.

Artículo 73. ...

I a XXIX-Z. ...

XXX. Para expedir la legislación única en materia procesal civil y familiar, así como sobre extinción de dominio en los términos del artículo 22 de esta Constitución;

XXX-A. Para expedir la ley general que establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en el ámbito de su respectiva competencia, en materia de seguridad vial, y

XXXI. ...

Artículo 115. ...

I a II. ...

III. ...

a) a g) ...

h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal; **así como de seguridad vial, en los términos de lo dispuesto en el artículo 4o. de esta Constitución; e**

i) ...

...
...
...

IV a X. ...”

Transitorios

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

Segundo. El Congreso de la Unión expedirá la ley general correspondiente en un plazo no mayor a 180 días a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

Tercero. Las legislaturas de las entidades federativas adecuarán las legislaciones correspondientes a lo dispuesto en el presente decreto y a la ley general que apruebe el Congreso de la Unión, en un plazo no mayor a 90 días a partir de la entrada en vigor de dicha ley general.

Dado en la Sal6n de Sesiones a los tres d6as del mes de julio de 2019

SEN. X6CHITL G6LVEZ RUIZ

10 SEP 2019

SE TOYENÓ A LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS
CONSTITUCIONALES, ZONAS METROPOLITANAS Y NOVEDAD;
Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA



47
5

INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR LA SENADORA PATRICIA MERCADO CASTRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

La suscrita, **Senadora Patricia Mercado Castro**, del **Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano**, con fundamento en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y el artículo 8, fracción I del Reglamento del Senado de la República, sometemos a consideración la siguiente **Iniciativa que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial**, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. El pasado 7 de diciembre de 2018, la Organización Mundial de la Salud dio a conocer el *Reporte Global sobre el Estado de la Seguridad Vial 2018*¹, en el que señala que los accidentes de tránsito continúan al alza, alcanzando una cifra alarmante de 1.35 millones de muertes anuales a nivel mundial, convirtiéndose en la octava causa de muerte a nivel mundial en todos los rangos de edades, superando las muertes por VIH/SIDA, tuberculosis y enfermedades diarreicas.

De igual forma, el reporte señala que más de la mitad de las muertes por accidentes viales se dan en peatones, ciclistas y motociclistas, toda vez que se encuentran desprotegidos consecuencia del diseño vial en muchos países. Para enfatizar lo anterior, se destaca que los peatones y los ciclistas representan el 26% de todas las muertes a nivel mundial por esta causa, en tanto que los motociclistas

¹ "GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018", *World Health Organization*, 2018. Disponible en: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/ (consultado el 21 de junio de 2019).

INICIATIVA INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR LA SENADORA PATRICIA MERCADO CASTRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.



representan el 28%. Más preocupante aún es que esta es la principal causa de muerte entre niñas, niños, adolescentes y jóvenes de 5 a 29 años.

Asimismo, destaca que el riesgo de muerte por incidentes de tránsito es tres veces mayor en países de bajos ingresos que en países con altos ingresos: los primeros tienen el 1% de los vehículos a nivel mundial, pero representan el 13% de las muertes; y, los segundos ostentan el 40% de los vehículos, y el 7% de las muertes.

En el caso particular de México, el reporte señala que nuestro país cuenta con legislaciones nacionales en materia de límites de velocidad, consumo de alcohol - aunque no está basada en el porcentaje de alcohol en sangre-, y cuenta con, al menos, una agencia nacional encargada de la materia, además de una política de atención prehospitalaria. Sin embargo, señala que la principal deficiencia deriva de no contar con una legislación nacional sobre el uso de casco para motociclistas, cinturones de seguridad, sistemas de retención infantiles, uso de teléfonos; además que se cuenta con estándares insuficientes para los vehículos, pues no se basan en las mejores prácticas internacionales.²

II. La Agenda de Desarrollo Sostenible o Agenda 2030, adoptada por los 193 Estados Miembros de la ONU en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible en Nueva York el 25 de septiembre de 2015, establece 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible con 169 metas específicas en materias como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible y la paz y la justicia, entre otros.

En ese sentido, en la Agenda 2030 se estableció una meta sumamente ambiciosa en materia de seguridad vial, siendo que la meta 3.6 del *Objetivo 3 Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades*, lo siguiente:

² *Ibid.*, pp. 193, 329, 340, 352, 362, 373, 382, 388, 395 y 401.



3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Por ello, resulta poco probable que a nivel mundial y, particularmente en nuestro país, se pueda alcanzar la ambiciosa reducción planteada hace 4 años, por lo que es necesario que desde el Poder Legislativo se impulse una legislación nacional que no sólo tenga por objeto regular la seguridad vial, sino que ponga en el centro de las políticas a las personas y salvaguarde su integridad al desplazarse en las calles.

III. De acuerdo con datos del INEGI, en México se registraron 367 mil 789 accidentes de tránsito en 2017 -último año del que se tienen estadísticas-, siendo que las 5 Entidades Federativas con mayor número de accidentes fueron Zacatecas, Tabasco, Sinaloa, Durango y Nayarit.³

Asimismo, se calcula que alrededor de 44 personas mueren cada día al desplazarse por las calles de nuestro país, lo que asciende a la escalofriante cifra de más de 16 mil muertes anuales en incidentes que son completamente prevenibles.

Así, en los últimos meses han ocurrido incidentes viales sumamente fuertes que han dejado decenas de víctimas, como los que se describen a continuación:

- El 21 de junio del año en curso, un tráiler se impactó contra una combi, al transitar por la carretera México-Querétaro, dejando un saldo de 3 personas fallecidas y 11 heridas.⁴

³ "Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, Conjunto de datos: Accidentes de tránsito terrestre", INEGI. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?proy=atus_accidente (consultado el 21 de junio de 2019).

⁴ "Mueren tres personas tras accidente en la México-Querétaro", ADN40. Disponible en: <https://www.adn40.mx/noticia/mexico/nota/2019-06-21-11-26/mueren-tres-personas-tras-accidente-en-la-mexico-queretaro/> (consultado el 21 de junio de 2019).



- El 12 de junio, un tráiler se quedó sin frenos sobre la carretera federal México-Cuautla, dejando un saldo de 5 personas muertas y 21 heridos. De los heridos, horas después se confirmó la muerte de 4 personas más que eran atendidas en hospitales de la región.⁵
- El 9 de junio, en la Alcaldía de Cuauhtémoc, en la avenida Viaducto, se registró un choque que dejó un saldo de 2 muertos y 3 heridos, cuando una camioneta impactó un puente peatonal.
- El 29 de mayo, un autobús de pasajeros se impactó con un tráiler, en la autopista Veracruz-Puebla, dejando la cifra de al menos 21 personas muertas y numerosos heridos.
- El 25 de mayo, se registró un choque en Constituyentes y Periférico, que arrojó un saldo de 5 personas fallecidas.

Cabe señalar que, de acuerdo con datos del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5) de la Ciudad de México, en la capital los incidentes viales han aumentado drásticamente en un 70%, al pasar de 171 mil 242 en el año 2014 a 246 mil 70 en 2018, dejando como resultado una cifra de más de 2 mil personas fallecidas, entre las que destacan mil 597 personas atropelladas.⁶

⁵ "Grave accidente en la México-Cuautla; nueve muertos", *El Sol de Cuernavaca*. Disponible en: <https://www.elsoldecuernavaca.com.mx/policiaca/grave-accidente-en-la-mexico-cuautla-3753151.html> (consultado el 21 de junio de 2019).

⁶ "Incidentes viales reportados por C5", *Portal de Datos Abiertos de la Ciudad de México*. Disponible en: <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/incidentes-viales-c5/analyze/?dataChart=eyJxdWVyaWVzljpbeyJjaGFydHMiOlt7InR5cGUiOiJsaW5lIiwiaWZnVlYyY29sdW1uXzEiLCJzY2llbnRpZmljRGlzcGxheSI6dHJ1ZSwiY29sb3liOiJjZjMmE1In1dLCJ4QXhpcyl6ImNvbHVtbi8xliwibWF4cG9pbmRzljoiIiwidGltZXNjYWxlIjpudWxsLCJzb3J0IjoilwiY29uZmlnIjp7ImRhdGFzZXQiOiJpbmNpZGVudGVzLXZpYWxlcY1jNSIsIm9wdGlvbnMiOnt9fX1dLCJkaXNwbGF5TGFnZW5kljlp0cnVILCJhbGlnbk1vbnR0cljlp0cnVILCJ0aW1c2NhbnGUiOiliQ%3D%3D> (consultado el 21 de junio de 2019).



De igual manera, en lo que va de 2019, en la Ciudad de México han fallecido 174 personas, de las cuales 113 han sido atropelladas y las restantes, como resultado de accidentes automovilísticos, con un saldo de 1.1 personas fallecidas al día.⁷

Por ello, y a fin de dar cumplimiento a la ODS 11, es necesario que en nuestro país se legisle en materia de seguridad vial, para que -además de cumplir con lo que se señalado- se proteja “a los usuarios más vulnerables de la vía, así como reforzar la aplicación de la ley y promover la conducción adecuada de vehículos mediante mejores dispositivos y capacidades de las autoridades responsables”⁸.

IV. Por ello, y dada la complejidad de la materia de seguridad vial, resulta conveniente llevar a cabo una regulación visible, integral, coordinada en todos los ámbitos de gobierno; general, que contemple todas las aristas del problema; con la finalidad que, las medidas que deban contenerse en la Ley, realmente alcancen a todas las personas cuyas conductas y comportamientos confluyen en el problema, y cuyo cambio es necesario para una solución.

En ese sentido, la presente propuesta pretende abrir paso a una eventual regulación en materia de Seguridad Vial, que comprende la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y la atención después de los incidentes. Por ello, se propone reformar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a fin de establecer la facultad del Congreso de la Unión para para expedir una Ley General que establezca la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de seguridad vial.

⁷ *Ídem.*

⁸ “Visión Cero: Estrategia integral de Seguridad Vial en las ciudades”, *Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo*. Disponible en: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/vision-cero2.pdf> (consultado el 5 de marzo de 2019).



Es necesario señalar que, a través de una eventual Ley General, no se centraliza la facultad ni se distribuyen competencias, por lo que no se priva a los estados y municipios de las facultades correspondientes a su ámbito competencial, sino que lo que se establece es una concurrencia que sigue requiriendo de un fuerte componente de coordinación y planeación para lograr que la facultad se implemente de manera eficaz, y se cumpla la directiva establecida en el artículo 27, a fin que “anclen” en las facultades municipales de las fracciones IV y V, del artículo 115, y en la disposición análoga en el artículo 122, constitucionales.

Si lo que se busca es un objetivo definido, y este es alcanzable mediante una serie de políticas públicas específicas y su correcta implementación, se considera que la mejor manera de alcanzarlo es mediante una reforma a ciertos artículos de la Constitución siguiendo una racionalidad sistemática, en donde todos ellos tengan una conexión que permita desarrollar un sistema para que estas políticas públicas lleguen al usuario final. Por ello, hay que tomar en cuenta el sistema de distribución de facultades y los distintos ámbitos de competencia en los que queremos incidir, para así lograr un mecanismo efectivo para ello. Partamos de la idea de que la Federación no tiene competencias originarias sobre el territorio de los Estados, por lo que estamos hablando de facultades pertenecientes al ámbito competencial de las entidades federativas de manera originaria, desde el diseño original de la Constitución de 1917.

Después de una serie de reformas y de 100 años de evolución de la Constitución las facultades que inciden en el territorio han dejado de ser puramente locales, hay nuevas facultades que se han diseñado para que la autoridad federal pueda incidir en los ámbitos locales, mediante normas generales, directivas, políticas y regulación en general, llegando al punto de centralizar ciertas facultades de manera total (por ejemplo, residuos peligrosos en materia de Equilibrio Ecológico).



Las principales facultades federales que inciden directamente en el territorio a través del establecimiento de su concurrencia son las dos primeras que se adicionaron en la fracción XXIX del artículo 73 de la Constitución como facultades para emitir las leyes que establecen la concurrencia de los tres ámbitos de gobierno en el ámbito de sus respectivas competencias: 1) asentamientos humanos, en la fracción XXIX-C, el 6 de febrero 1976; y, 2) equilibrio ecológico, en la fracción XXIX-G, el 10 de agosto de 1987.

Para lo que nos ocupa, es particularmente indicativo el modo en el que se configuró la facultad en materia de Asentamientos Humanos, ya que la misma muestra claramente que la concurrencia de facultades tiene el objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo 3º del artículo 27 y , para ello, se adicionan, además, dos fracciones al artículo 115, generando así un sistema integral de regulación, sin privar a las entidades de sus competencias originarias y fortaleciendo a los municipios con facultades propias. Lo que se adicionó en la reforma del 6 de febrero de 1976, fue lo siguiente:

Reforma CF de 6 de febrero de 1976.



<p>Artículo 27.-</p> <p>La Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y</p>	<p>Artículo 73.- El Congreso tiene facultad:</p> <p>....</p> <p>XXIX-C.- Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de los Estados y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución.</p>	<p>Artículo 115.-</p> <p>...</p> <p>IV.- Los Estados y Municipios, en el ámbito de sus competencias, expedirán las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas que sean necesarias para cumplir con los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución en lo que se refiere a los centros urbanos y de acuerdo con la Ley Federal de la materia.</p> <p>V.- Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más Entidades Federativas formen o tiendan a formar una continuidad geográfica, la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios respectivos,</p>
--	---	--



<p>bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para el fraccionamiento de los latifundios; para disponer, en los términos de la Ley Reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad agrícola en explotación; para la creación de nuevos centros de población agrícola con tierras y aguas que les sean indispensables; para el fomento de la agricultura y para evitar la destrucción de los elementos naturales y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad. Los núcleos de población que</p>		<p>en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros con apego a la Ley Federal de la materia.</p>
---	--	--

INICIATIVA INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR LA SENADORA PATRICIA MERCADO CASTRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.



<p>carezcan de tierras y aguas o no las tengan en cantidad suficiente para las necesidades de su población, tendrán derecho a que se les dote de ellas, tomándolas de las propiedades inmediatas, respetando siempre la pequeña propiedad agrícola en explotación.</p>		
--	--	--

INICIATIVA INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR LA SENADORA PATRICIA MERCADO CASTRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.



Vale la pena transcribir parte de la exposición de motivos de esa reforma, ya que tiene elementos muy importantes para ilustrar su racionalidad, la cual sigue siendo subyacente el día de hoy y nos muestra cual es la estructura que debemos seguir para lograr que la reforma sea consistente con el sistema constitucional, no federalice la facultad, respete las concurrencias entre los tres niveles de gobierno y se logre una adecuada coordinación entre éstos.

"(...)

Los indicadores físicos de la problemática que se confronta en los asentamientos humanos detectan su gravedad, la que va acompañada de otros hechos que afectan a la población urbana en forma cotidiana, como los fenómenos de histeria social, la indiferencia ante la vida en común y el impacto de un escenario en el que las máquinas, los vehículos y las colosales estructuras de acero y de concreto establecen su predominio sobre el hombre.

(...)

La iniciativa de reformas y adiciones constitucionales que hoy someto al Constituyente Permanente por el digno conducto de ustedes, busca el cambio de actitudes, conductas y costumbres que logren una nueva conciencia comunitaria y hagan posible substituir, con el esfuerzo de todos, una sociedad de privilegios para pocos y de sumisión para muchos, por otra justa y equitativa.

Los elementos y acciones que inciden en los centros urbanos de población por parte del sector público corresponden a los tres niveles de gobierno previstos en el sistema constitucional mexicano, lo que implica que para la ordenación de los centros urbanos, las acciones de los ayuntamientos,



gobiernos estatales y del propio Gobierno Federal deberán darse de acuerdo con las competencias que la Constitución General de la República les ha conferido, respondiendo a objetivos comunes en el marco de una visión de conjunto de la problemática urbana, debiendo por tanto fijarse dichas bases en la carta fundamental y en la Ley Reglamentaria correspondiente.

En los sistemas de Gobierno Federal, lo que ha determinado el conferirle a la Federación una competencia, es la trascendencia nacional de una materia cuya atención rebasa el ámbito de una Entidad Federativa en lo particular; ese ha sido el sentido del sistema mexicano consagrado en diversas normas del texto constitucional y especialmente destacado por el artículo 117 de la Constitución en vigor. En este mismo sentido los problemas que pertenecen a dos o más Entidades Federativas en materias de nivel nacional deben de atenderse con la participación del Gobierno Federal, criterio general que sigue la Constitución al establecer la competencia de los tribunales federales para dirimir las controversias que se susciten entre dos Entidades Federativas.

La Constitución de 1917 no contiene ninguna norma que establezca regulaciones en materia urbana, por tanto en los términos del artículo 124 se entiende en principios como una materia reservada a los Estados; sin embargo, es de señalarse que además de las razones históricas que explican la ausencia correspondiente, la problemática urbana se encuadra dentro de un conjunto de acciones que difícilmente podrían establecer una facultad exclusiva a cualquiera de los niveles de Gobierno por los múltiples elementos, materias y atribuciones, que concurren a la misma.

En los términos de la vigente distribución de competencias del sistema federal mexicano, la Federación ejerce facultades decisivas en el desarrollo urbano, como las correspondientes a la tenencia de la tierra, agua, bosques, contaminación ambiental, vías generales de comunicación, energía eléctrica,



y en otras materias, así como lo relativo a la promoción económica, las inversiones públicas de la Federación, tienen impacto determinante en dicho proceso, condicionan las posibilidades del crecimiento agrícola e industrial, y dan origen a la creación de fuentes de trabajo, las que constituyen el elemento de atracción básica en la elección que los grupos humanos toman para asentarse.

La multiplicidad de elementos y de competencias que inciden en el fenómeno urbano nos lleva al principio de que la estructura jurídica que dé regulación al mismo, deberá establecer la concurrencia de los tres niveles de Gobierno a través de nuevas formas de colaboración de las Entidades Federativas entre sí, y de éstas con la Federación, como única forma de ser congruente al federalismo, dentro de un cauce de responsabilidad institucional compartida. Federalizar estas acciones públicas, sería una posición conservadora, antihistórica, que escindiría responsabilidades y afectaría profundamente nuestro sistema federal; sólo la acción compartida entre la Federación y los Estados, permitirá una acción intergubernamental de amplia comunicación que dé atención al problema de manera integral.

En la adición que se propone para la primera parte del párrafo tercero del artículo 27 Constitucional, se destaca el principio fundamental del aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación en beneficio de la sociedad, en el marco de un desarrollo armónico del país, que permita alcanzar mejores condiciones de vida para la población en su conjunto, debiendo abandonar la tendencia de concentrar las acciones gubernamentales en determinados centros de población, y en especial en las grandes urbes.

(...)



En consecuencia con lo anterior, se propone la adición de dos fracciones al artículo 115; en la primera de ellas y para los efectos de la reforma al párrafo tercero del artículo 27 de la propia Constitución, se reafirma la facultad de los Estados y de los Municipios para que dentro del ámbito de sus competencias expidan las leyes, los reglamentos y las disposiciones administrativas que correspondan a la observancia de la Ley Federal Reglamentaria de la materia; en la segunda se prevé la posibilidad y se establecen los mecanismos de solución para que en forma coordinada la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios planeen y regulen de manera conjunta el desarrollo de los centros urbanos de población que estando situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad geográfica.

Finalmente, en el artículo 73 se faculta al Congreso de la Unión para que expida las leyes que establezcan la adecuada concurrencia en las Entidades Federativas, de los Municipios y de la propia Federación en la solución de los problemas expresados.”⁹

De todo lo anterior, podemos observar la conveniencia de que la reforma se encuentre basada en la estructura de distribución de facultades de la Constitución, partiendo de la adición de una directriz en el tercer párrafo del artículo 27, esa directriz debe ajustar a la parte final de lo establecido para asentamientos humanos de la siguiente manera:

Artículo 27. [...].

⁹ “PROCESO LEGISLATIVO CORRESPONDIENTE A LA REFORMA PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 06 DE FEBRERO DE 1976”, *CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE 5 DE FEBRERO DE 1917 (COMPILACIÓN CRONOLÓGICA DE SUS MODIFICACIONES Y PROCESOS LEGISLATIVOS)*, Suprema Corte de Justicia de la Nación. Disponible en: https://www.sitios.scjn.gob.mx/constitucion1917-2017/sites/default/files/CPEUM_1917_CC/procLeg/084%20-%2006%20FEB%201976.pdf (consultado el 30 de julio de 2019).



[...].

La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos, establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, **así como para alcanzar los más altos estándares de movilidad y seguridad vial a través de las mejores prácticas**, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico; para el fraccionamiento de los latifundios; para disponer, en los términos de la ley reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad rural; para el fomento de la agricultura, de la ganadería, de la silvicultura y de las demás actividades económicas en el medio rural, y para evitar la destrucción de los elementos naturales y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad.

Una vez incorporada la directriz dentro de la materia de asentamientos humanos en el 3er párrafo del artículo 27, ya se podrían emitir leyes específica en materia tanto de seguridad vial como de movilidad, ya que se entenderían como parte de la materia de asentamientos humanos, desde la manera en que se formula la directriz; sin embargo, por la importancia de la evolución de ambas materias y lo relevante de la seguridad vial, como ha quedado explicado en los antecedentes, se



considera conveniente explicitarlas en el artículo 73 XXIX-C, en el que se encuentra el mecanismo de distribución de facultades, de la siguiente manera:

Artículo 73. [...]:

...

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, **movilidad y seguridad vial**, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución;

Finalmente, para asegurar que la directriz establecida se implemente en los tres niveles de gobierno, es necesario que tanto en el artículo 115, como en el 122 de la Constitución, se haga mención expresa de éstas, para anclarla en el ámbito más cercano de planeación y regulación urbana con el que tiene contacto el ciudadano, esta mención, sin embargo, no debe hacerse en los servicios públicos que tiene a su cargo el municipio, como puede ser el caso de tránsito, sino debe hacerse justo en las actuales fracciones V y VI, que corresponden a las originales fracciones IV y V adicionadas originalmente en la reforma de 6 de febrero de 1976 y que han evolucionado con un ritmo propio, para quedar como sigue:

Artículo 115. [...]:

...

V.- Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:



a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial**;

...

VI.- Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, **incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial**, con apego a las **leyes federales** de la materia.

El artículo 122 de la Constitución, deberá quedar de la siguiente manera:

Artículo 122. [...].

...

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; **movilidad y seguridad vial**; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

Por todo lo anteriormente expuesto, se somete a su consideración, la presente iniciativa con proyecto de:

INICIATIVA INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR LA SENADORA PATRICIA MERCADO CASTRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.



DECRETO

Que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforma el el párrafo tercero del artículo 27, la fracción XXIX-C del artículo 73, el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del Artículo 122, todos de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, para quedar como sigue:

Artículo 27. [...].

[...].

La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos, establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, **así como para alcanzar los más altos estándares de movilidad y seguridad vial a través de las mejores prácticas**, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico; para el fraccionamiento de los latifundios; para disponer, en los términos de la ley reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad rural; para el fomento de la agricultura, de la ganadería, de la silvicultura y de las demás actividades económicas en el



medio rural, y para evitar la destrucción de los elementos naturales y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad.

[...].

[...].

[...].

[...].

[...].

[...].

[...].

Artículo 73. [...]:

I. ... XXIX-B.

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, **movilidad y seguridad vial**, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución;

XXIX-D. ... XXXI.

Artículo 115. [...]:

INICIATIVA INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR LA SENADORA PATRICIA MERCADO CASTRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.



I. ... IV.

V.- Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;**

b) ... i)

[...].

VI.- Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, **incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial**, con apego a las **leyes federales** de la materia.

VII. ... X.

Artículo 122. [...].

A. ... B.

C. [...].

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de

INICIATIVA INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR LA SENADORA PATRICIA MERCADO CASTRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.



asentamientos humanos; **movilidad y seguridad vial**; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

[...]:

a) ... c)

D. [...].

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General de Seguridad Vial, a que se refiere la fracción XXIX-C del artículo 73 de esta Constitución, que deberá contemplar, al menos, los siguientes elementos:

- I. La creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial, a fin que se elaboren estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial;
- II. Establecer la concurrencia y distribución de competencias entre la Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la planeación de la seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito, así como la ordenación y regulación del Consejo Nacional de Seguridad Vial;
- III. Fijar una jerarquía de usuarios para la prioridad en el uso de la vía pública, con base en diversos indicadores, incluyendo el grado de vulnerabilidad de



- los usuarios de la vía, esto es, personas con discapacidad y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, usuarios de taxis y de redes de transporte por aplicaciones informáticas, interfaces, páginas de internet o cualquier otro medio de comunicación electrónica o digital, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga, y, motociclistas y demás usuarios de transporte particular;
- IV. Establecer las bases para la planificación, diseño, construcción y funcionamiento de la infraestructura vial, tomando en cuenta la seguridad vial, en beneficio de todos los usuarios de las vías, especialmente de los más vulnerables;
 - V. Fijar mecanismos para la auditoría de la seguridad vial;
 - VI. Establecer los elementos mínimos para el uso de vehículos más seguros, combinando la armonización de normas internacionales y los sistemas de información a los usuarios, así como el establecimiento de parámetros y elementos mínimos de seguridad para la comercialización de vehículos;
 - VII. Fijar los elementos necesarios para la homologación de las normas que rigen el comportamiento de todos los usuarios de las vías públicas;
 - VIII. La creación de una Plataforma Nacional de Licencias de Conducir, y la homologación de los requisitos para la obtención o renovación de las licencias de conducir;
 - IX. Establecer que todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional, deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, ante cualquier accidente de tránsito;
 - X. Fijar las bases sobre lo que deberán contener los respectivos Reglamentos de Tránsito;
 - XI. Establecer un sistema de control y vigilancia sobre la atención médica ante las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito; y,
 - XII. Establecer bases y criterios generales respecto de infracciones y sanciones, así como de vigilancia de la seguridad vial, tales como la inspección, verificación y control del tránsito y las vialidades.



TERCERO. El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.

ATENTAMENTE

Senadora Patricia Mercado Castro

Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Senado de la República

LXIV Legislatura

Septiembre de 2019

IMELDA CASTRO CASTRO



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

“2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata”

Ciudad de México, a 04 de diciembre de 2019
LXIV/CPC/550/2019

SENADORA MÓNICA FERNÁNDEZ BALBOA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
SENADO DE LA REPÚBLICA
P R E S E N T E.

Distinguida Senadora Presidenta:

Por instrucciones del Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar, Presidente de la Comisión de Puntos Constitucionales, en atención a lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 188; al artículo 190; numeral 1 del artículo 191; y al artículo 192 del Reglamento del Senado de la República, me permito solicitarle a Usted respetuosamente su colaboración, para que gire sus apreciables instrucciones al personal que se encuentra a su digno cargo, con la finalidad de que sea enlistado en el Orden del Día de la Sesión Ordinaria del Pleno del Senado, el dictamen siguiente:

- Dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda, respecto de las iniciativas con proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Se adjunta el dictamen debidamente firmado, el archivo electrónico, así como las listas de asistencia y de votación de la reunión donde fue aprobado el dictamen referido.

Sin otro particular, le reitero mi alta consideración distinguida.

ATENTAMENTE

PUBLIO RIVERA RIVAS
SECRETARIO TÉCNICO

C.c.p. Dr. Arturo Garita Alonso, Secretario General de Servicios Parlamentarios del Senado de la República. Para su conocimiento.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

HONORABLE ASAMBLEA:

A las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda, del Senado de la República de la LXIV Legislatura les fueron turnadas para su estudio y elaboración del dictamen correspondiente las Iniciativas con Proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Quienes integramos estas Comisiones Unidas procedimos al análisis de las iniciativas en cuestión, y analizamos en detalle las consideraciones y los fundamentos que sustentan las iniciativas de reforma en comento, con el fin de emitir el presente dictamen.

Conforme a las facultades que confieren los artículos 85, numeral 2, inciso a), 86, 89 y 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 113, 117, 135, 178, 182, 188 y 190 del Reglamento del Senado de la República, formulamos el presente dictamen al tenor de la siguiente:

METODOLOGÍA

- I. En el apartado de “**ANTECEDENTES**”, se deja constancia del inicio del proceso legislativo con la recepción y turno de las iniciativas para la elaboración del dictamen correspondiente, así como de los trabajos previos realizados por estas Comisiones Unidas.
- II. En el apartado relativo al “**OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LAS INICIATIVAS**”, se hace referencia a los antecedentes, propósito y alcances de las propuestas de las iniciativas materia de nuestro estudio.
- III. En el apartado de “**CONSIDERACIONES**”, se expresan las razones que sustentan la valoración realizada por estas Comisiones Unidas en torno a las iniciativas que nos ocupan, relativa a las adiciones en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

IV. En el apartado relativo a “**TEXTO NORMATIVO Y RÉGIMEN TRANSITORIO**”, se presenta las propuestas específicas de reformas, adiciones y derogaciones y de efectos del Decreto planteado para su entrada en vigor.

I. ANTECEDENTES DEL PROCESO LEGISLATIVO.

1. En sesión ordinaria celebrada el día 20 de noviembre de 2018, la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Primera, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

2. En sesión ordinaria celebrada el día 22 de mayo de 2019, el Senador Primo Dothé Mata, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Segunda, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

3. En sesión de la Comisión Permanente celebrada el día 03 de julio de 2019, la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h) y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; y de Estudios Legislativos, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

4. En sesión ordinaria celebrada el día 10 de septiembre de 2019, la Senadora Patricia Mercado Castro, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Segunda, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

5. En sesión ordinaria del día 05 de diciembre de 2019, el Pleno del Senado de la República dio cuenta de la rectificación de turno respecto de las iniciativas mencionadas anteriormente, para quedar en las **Comisiones de Puntos Constitucionales, de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda**, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

II. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LAS INICIATIVAS.

1. *Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad de la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.*

La cuestión que da origen a la presente iniciativa radica en una enorme concentración poblacional en las zonas urbanas. Dicha concentración, siguiendo la línea planteada en la iniciativa, se puede interpretar de dos formas: en primera instancia, las áreas urbanas como espacios que fomentan riqueza ambiental,



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

política, cultural y económica; y en segundo lugar como espacios en que se viven condiciones de pobreza, precariedad y vulnerabilidad.

Retomando dicha condición, la iniciante remarca que un importante sector poblacional que habita en zonas urbanas encuentra bastantes limitaciones para satisfacer sus más elementales necesidades y derechos; entre ellos, la movilidad, entendida por la comunidad internacional como el libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura. Aun cuando se han realizado esfuerzos de política pública para paliar dichas condiciones, no han sido suficientes para resolver la problemática.

La raíz de dicho fracaso del ejercicio de política pública, según la proponente, radica en una concepción sumamente reductiva de la movilidad, entendida únicamente como el número de desplazamientos que realizan las personas, derivados del uso del suelo, en un espacio determinado, a razón de viajes-persona-día, de manera que se concibe como el conjunto de viajes que realiza un individuo en un lapso de 24 horas en un medio de transporte.

Como consecuencia directa de dicha concepción reductiva de la movilidad, argumenta la proponente, los términos de movilidad y transporte han sido equiparados y asociados, fundamentalmente en la actividad del transporte público. Aunque el transporte es una parte importante de la movilidad, entender ambas palabras como sinónimos deriva en la omisión de ciertas características fundamentales de la movilidad en su más amplia acepción. El transporte se concentra en el desarrollo de medios y condiciones para el desplazamiento y bienestar de las personas, mientras que la movilidad guarda relación con: vivienda, alimentación, acceso a bienes y servicios, educación, alternativas de desplazamiento, recuperación de espacios públicos, mejoramiento del medio ambiente y la salud de las personas, reducción de la contaminación, productividad de los individuos, esparcimiento y diversión, acceso a la cultura, empatía social y respeto mutuo, desarrollo social y económico de los agentes ubicados en un mismo espacio, dignificación de los ciudadanos, calidad de vida de la población y felicidad de los seres humanos como fin último del Estado.

La constante, en la diversidad de ejercicios de políticas públicas, han resultado en la instauración de complejos esquemas regulatorios y administrativos de transporte y tránsito que no terminan de atender todas aquellas necesidades de la población



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

que radica en las zonas metropolitanas de nuestro país. Haciendo especial énfasis en el cambio climático como uno de los problemas más sensibles a los que se enfrentan las zonas metropolitanas, la senadora proponente insta a apuntar hacia un transporte limpio, no relacionado con combustibles fósiles, que permita paliar los problemas de salud pública y ambiental que derivan de las excesivas cantidades de CO2 emitidas por vehículos automotores.

La argumentación de la proponente remarca la existencia de marcos jurídicos del orden local, federal e internacional en que se reconoce a la movilidad o componentes de esta como un derecho humano. Los tratados internacionales que la reconocen son los siguientes:

- Declaración Universal de los Derechos Humanos: En su Artículo 13 reconoce la libre circulación y residencia dentro y fuera de cualquier Estado.
- Convención Americana sobre Derechos Humanos: En su Artículo 22 reconoce la libre circulación y residencia dentro de cualquier Estado.
- Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer: En su Artículo 14.2 llama a otorgar a las mujeres condiciones de vida adecuadas en la esfera de la vivienda, servicios sanitarios, electricidad, abastecimiento de agua, transporte y comunicaciones.
- Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y Protocolo Facultativo: En su Artículo 20 llama a que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.
- Pacto Internacional sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales: En su Artículo 11 reconoce que la infraestructura básica adecuada y una situación adecuada en relación con el trabajo y los servicios básicos, todo ello a un costo razonable, forma parte del derecho a un nivel de vida adecuado para sí y su familia.
- Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores: En su Artículo 26 reconoce el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal que permita a la persona mayor vivir de forma independiente y participar en todos los aspectos de la vida.
- Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes: En su Artículo 7 reconoce el derecho de toda persona a migrar y establecer residencia en el lugar de su elección (movilidad universal) y a la movilidad local y accesibilidad.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad: En su Artículo XIII reconoce el derecho a la movilidad y circulación en la ciudad.

A nivel local, 14 entidades federativas tienen cuerpos legales dedicados a la movilidad como concepto integral o como derecho asociado a la actividad de transporte, tránsito y/o vialidad. Además, la Ciudad de México, Guanajuato, Colima, Aguascalientes y Quintana Roo ya disponen a la movilidad como un derecho humano reconocido en el orden constitucional local. Además, gracias a un impulso federal, se ha motivado a los congresos locales a emitir legislación sobre el tema.

Según la legisladora proponente, dicho impulso se materializa en programas sociales y de infraestructura, fundamentalmente a través de:

- Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM)
- Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS)
- El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.
- El Programa Sectorial de Desarrollo Agrario y Territorial y Urbano 2013-2018.
- El Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2013-2018.
- El Programa Nacional de Vivienda 2014-2018.
- La Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable.
- La Estrategia Nacional de Cambio Climático.

Según la proponente, la presencia de la noción de movilidad en ordenamientos jurídicos a nivel nacional e internacional indica que existe consenso sobre la naturaleza y alcance de la movilidad como derecho humano, además de un reconocimiento de la importancia de la movilidad como un tema complejo; sobre el cual es necesario ahondar en la legislación.

Por ello, la senadora proponente, estima conveniente integrar la movilidad, en su más amplia acepción, como un derecho humano. Para ello, hace hincapié en la libertad que el Poder Constituyente Permanente tiene para establecer, ampliar, confirmar y fortalecer los derechos humanos de los que goza cualquier individuo que se encuentre dentro del territorio nacional. Sustentando su argumentación en el principio de interdependencia, que permite una articulación plena de derechos, argumenta que la movilidad se encuentra relacionada con la libertad, igualdad, no discriminación, educación, vivienda digna y decorosa, protección de la salud, medio



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ambiente sano, libre tránsito, seguridad jurídica, legalidad, interés superior de la niñez, libertad de trabajo y el libre acceso a la información plural y oportuna. El reconocimiento de dicha cuestión como un derecho humano permitiría dignificar la vida de las personas habitantes de las zonas metropolitanas.

Además del reconocimiento de la movilidad como un derecho humano, la iniciante, reconoce la necesidad de establecer leyes generales y leyes reglamentarias que, en conjunto con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establezcan la concurrencia de los tres órdenes federales respecto del tratamiento regulatorio y administrativo de una misma materia, estableciendo las directrices comunes que permitan fortalecer las atribuciones de estados, municipios y alcaldías en aras de fortalecer y mejorar las condiciones de movilidad ciudadana.

2. Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del Senador Primo Dothé Mata del Grupo Parlamentario de MORENA.

La presente iniciativa tiene por objeto reformar la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos a fin de establecer la facultad del Congreso de la Unión para expedir la Ley relativa a la seguridad vial.

El Senador refiere que la seguridad vial es un indicador de desigualdad social a lo largo de la historia en el país, evidenciando una clara disparidad entre población vulnerable y población privilegiada, por lo cual es considerado conveniente para obtener una organización estable y un ordenamiento de la seguridad vial en México, así como constitucionalmente viable y socialmente prioritario incorporar la seguridad vial como principio rector de la administración gubernamental y como uno de los ejes estratégicos de bienestar social.

Por lo anteriormente referido, el suscrito expone que, la seguridad vial es el factor determinante en el comportamiento de una población, toda vez que de ella emanan los desplazamientos, traslados dentro de un espacio físico, bajo reglas y acciones reguladas en un ordenamiento jurídico, las cuales hacen más seguro su trayecto. A esto se suma una condición, que desde la óptica del proponente, resulta fundamental; es decir, la falta de atención institucional a la problemática referida.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

En la presente iniciativa se abordan una serie de riesgos, los cuales son de vital importancia atender para la reducción de accidentes y así evitar los riesgos más comunes a nivel mundial.

Accidentes automovilísticos son la octava causa de muerte a nivel global, ya que se estiman 1.35 millones de muertes al año, por ello, el senador refiere que, reducir el número de accidentes y muertes viales es una de las metas para el Desarrollo Sustentable de las Naciones Unidas, enfocado en proporcionar a todos lo que el Organismo Internacional sabe acerca de la seguridad vial, problemáticas y posibles soluciones.

El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, mencionado por el proponente, considera que dentro de la promulgación y aplicación de las legislaciones mundiales se deben atender los criterios para las mejores prácticas de los factores de riesgo clave, como son la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cascos de motocicleta, el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención para niños. El mismo informe refiere que 123 países tienen leyes que cumplen con las mejores prácticas en al menos uno o más factores de riesgo; en aquel que refiere a la gestión de velocidad, se enfatiza que 169 países han establecido leyes nacionales de límites de velocidad.

Otro factor de riesgo en cuanto a los siniestros suscitados por conducir bajo efectos del alcohol, el senador refiere que la Organización Mundial de la Salud calcula que el 5% y el 35% de muertes en carretera se deben a el consumo de este, erradicar esta problemática se ha convertido una necesidad mundial, por tal motivo, 45 países cuentan con ordenamientos legales que se ajustan a las mejores prácticas.

En cuanto a vehículos con dos y tres ruedas, el Senador, conforme a datos de la Organización Mundial de Salud, entre 2013 y 2016, el número de circulación aumento en un 10%, por ello es importante reducir el número de muertes por falta de uso de casco. En esta materia, enuncia el proponente, es necesario regular y fomentar su utilización por parte de todos pasajeros; la iniciativa refiere, de igual manera, que solamente 49 países tienen un ordenamiento legal al respecto.

El uso del cinturón de seguridad para la prevención de muertes entre los conductores y los ocupantes de los asientos delanteros y traseros supone también una prioridad, ya que su uso reduce el riesgo de muerte de los ocupantes y conductores en un 45% a 50%. En la actualidad 105 países cuentan con legislaciones adecuadas para su uso debido.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

En cuanto a los sistemas de retención infantil, el proponente refiere que son de vital importancia para la seguridad vial a nivel mundial, debido a su eficacia en la reducción de lesiones y muertes de los niños que viajan a bordo de los vehículos, reduciendo un 60% de las muertes, si se utiliza de forma adecuada.

Otro factor de riesgo a asumir es reducir la conducción distraída, la cual tiene como base el uso de un teléfono mientras se conduce, de acuerdo con la Organización de la Salud, un total de 150 países cuenta con una ley de telefonía móvil y la mayoría prohíbe su uso mientras se conduce.

El informe estadístico presentado por el senador proponente refleja una condición que distingue a los países en vías de desarrollo, quienes se sitúan en una clara situación de desventaja al carecer de regulaciones adecuadas en la materia que permitan mejorar las condiciones de seguridad vial de sus poblaciones.

Cuanto hace a la seguridad vial en México, el Senador expone que, esta se encuentra en proceso de instalación en la sociedad de manera gradual y conlleva a un cambio en la forma de vida, costumbres y comportamiento, además de un impacto medioambiental. De esta forma, se orilla a la necesidad de integrar a la seguridad vial como una de las características principales de la sociedad mexicana, situando el mayor de los retos, por sus características, en las zonas metropolitanas de la República Mexicana. El senador proponente señala que, en promedio durante 2015, del total de recursos federales para la movilidad, las ciudades invirtieron 2% en transporte público y 7% en infraestructura ciclista y peatonal, afirma el Instituto Mexicano para la Competitividad.

El Senador refiere que, el impacto que ha tenido el medio ambiente debido a las emisiones generadas por los vehículos, ya que México se posiciona en el séptimo lugar a nivel mundial en producción de automóviles, generando con ello, contaminación es los núcleos urbanos y la ocupación indiscriminada del territorio; para llevar a cabo una planificación sobre el tema de seguridad vial, es necesario una planificación sobre el tema, la inclusión social es el elemento primordial que presenta esta iniciativa, la cual busca cubrir y garantizar las necesidades básicas de las personas más vulnerables.

Asimismo, el expositor refiere que, la intermodalidad como principio para buscar la máxima eficiencia en el aprovechamiento de los recursos de transporte, la seguridad integral de las personas, el respeto al medio ambiente, la disminución del consumo



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

de recursos energéticos y del suelo, fomentaría la incorporación de sistemas de transporte inteligente, más eficientes y seguros.

La iniciativa, refiere el senador proponente, busca aprovechar las oportunidades de generación de actividad económica, educativa, comercial, cultural y social en todos los estados. De igual forma, define los mecanismos adecuados de participación y concertación de las autoridades competente, organismos y, en general, organizaciones sociales que pueden aportar soluciones adecuadas para la formulación de políticas de seguridad vial de los ciudadanos mexicanos.

Es importante contar con una seguridad vial adecuada, toda vez que, conforme a las estadísticas del año 2016, los incidentes de tránsito causaron cesación de signos vitales de 16 mil 185 personas, en las entidades federativas con mayor tasa de mortalidad en el mismo año fueron, Zacatecas (28.8%), Tabasco (26.8%), Sinaloa (24.2%), Durango (23.6%) y Nayarit (22.9%), anudado a ello, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, en su informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial 2017, el país presenta una estabilidad de muertes por automovilismo del año 2013 a 2015. Dichas estadísticas refieren que peatones, ciclistas y motociclistas son los grupos más vulnerables, concentrando el 65.4% de los accidentes viales en México.

Anudado a lo anterior, el proponente señala que la seguridad vial contempla más de cinco factores de riesgo que afectan la vida diaria de la población, ya que va en orden creciente el atropello de niñas y niños menos de cinco años, así como de adultos mayores de 60.

Las entidades federativas, que han iniciado las acciones de transformación institucional, programática y financiera a favor de la seguridad vial sustentable son, Nuevo León y Coahuila; a partir de las medidas de prevención dirigidas a garantizar el derecho a seguridad vial, se impulsa a la Estrategia Nacional de Seguridad Vial Urbana Sustentable, en el 2014 tenía como finalidad impulsar un sistema sustentable de seguridad vía de gobierno nacional y de promover una política integral para la conformación de ciudades con mayor inclusión vial, ayudando a la mejora de calidad del uso del transporte público en su disponibilidad para posibilidad el acceso de la población de calidad.

Continúa exponiendo el Senador que las entidades con mayor desarrollo sustentable en el concepto de Seguridad Vial Urbana Sustentable fueron Colima y Ciudad de México, quienes incluyeron elementos como el reconocimiento de una



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

jerarquía de la seguridad vial, accesibilidad a las personas para desplazarse, desarrollo orientado al transporte, calles completas, densificación y participación social en el diseño y distribución del territorio, gestión de la demanda del uso del automóvil, sistemas integrados de transporte y gestión urbana de mercancías, asimismo, los estados con menos progreso fueron Tlaxcala y Yucatán, quienes no disponen con estrategias de seguridad vial.

El objetivo de la presente iniciativa es mostrar la importancia de la desigualdad en México en cuanto a la seguridad vial, ya que las medidas de política pública tomadas han favorecido los entornos de seguridad vial de las fracciones de la población que gozan de privilegios. Por ello se pretende una propuesta de seguridad vial inclusiva en todo el país y primordialmente en zonas vulnerables, el tema de desigualdad en seguridad vial es de gran interés cuando se trata de delitos como el robo o de un asalto, ya que es un riesgo que la mayoría de la población sufre, ya que este se encuentra en el primer lugar de la tasa de incidencia delictiva conforme a los datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre la Seguridad Pública 2018 del INEGI, donde se postra un aumento de 9 mil 599 delitos a 11 mil 81 por cada cien mil habitantes de 2016 a 2017, teniendo consigo las entidades como Nuevo León, Guanajuato, Estado de México, Ciudad de México, Morelos, Puebla, Oaxaca, Veracruz, Tabasco, Chiapas y Quintana Roo, donde es más frecuente son los delitos anteriormente mencionados.

Cabe señalar, que el proponente refiere que el 94% de las trasgresiones en transporte público no se denuncian, resultado del tercer motivo por la cual la ciudadanía percibe más inseguridad en los espacios públicos y privados. De igual forma, el iniciante señala, a las mujeres como un sector que se encuentra en evidentes condiciones de vulnerabilidad al utilizar el transporte público, sufriendo una importante cantidad de incidentes relacionados con acoso sexual que ponen en riesgo su integridad física y psicológica.

Otro sector de la sociedad vulnerable expone el Senador, son las personas con discapacidad, los cuales no cuentan con derechos de seguridad vial dignos a causa de las malas prácticas de políticas públicas focalizadas, en áreas urbanas o rurales, los habitantes con discapacidad afrontan obstáculos en los espacios públicos ya que estos no están adecuados para su libre traslado conforme a los diversos tipos de discapacidades.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Asimismo, el proponente refiere que otro punto de vulnerabilidad en áreas urbanas es el concepto de gasto familiar, ya que el transporte es el segundo concepto de gasto familiar con el 19.3 por ciento.

En la presente iniciativa se hace alusión que la mitad de la población en el país usa el transporte público y cerca del 30% de las personas, realiza su traslado a pie, esto sucede con mayor constancia en entidades federativas con mayor tasa de pobreza a nivel nacional, como Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Puebla, tanto a instituciones educativas como a lugares de trabajo, reflejando las condiciones de desigualdad que imperan en materia de seguridad vial.

En materia de transporte público, refiere el proponente, se perpetúa la dinámica de “hombre camión”, que deriva en un servicio sumamente deficiente, que integra inseguridad, altos costos ambientales y un esquema financiero difícil de transparentar.

El Senador refiere que con un 50.9% el Estado de México es quien tiene mayor porcentaje de población que utiliza el transporte público, en cambio, son los estados de las regiones del norte del país en donde predomina el uso del vehículo particular.

Como se mencionó con anterioridad, el senador refiere que es urgente consolidar una política integral que satisfaga las necesidades que la sociedad presenta en materia de seguridad vial, sin embargo, en la actualidad existe una escasa regulación a nivel nacional en este tema, anudado a las malas costumbres, gran parte de la población del país carece de posibilidades para adecuarse a las necesidades diarias.

El senador proponente refiere ejemplos internacionales que han permitido reducir las condiciones de inseguridad vial, integrando a sus poblaciones a las buenas prácticas a través de un acertado ejercicio de política pública que contribuye a erradicar la problemática.

Con la implementación de esta propuesta, se pretende hacer que la sociedad se involucre en el tema de seguridad vial, así como llevara a cabo la práctica adecuada a favor del bienestar social, con ello, se pretende regular las acciones que de este rubro emanan, ya que el decidir libremente la forma mediante la cual la población se desplace de acuerdo con sus necesidades dentro del territorio nacional.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

3. *Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h) y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial, de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz del Partido Acción Nacional.*

La Senadora proponente hace referencia a “*El estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*” publicado por la Organización Panamericana de la Salud en este año 2019, en donde se demuestra que nuestro país se encuentra rezagado en las acciones tendentes a garantizar la seguridad vial a sus habitantes, en el presente estudio, a nivel continente se pueden exponer los siguientes datos:

- Se produjeron un total de 154,997 muertes causadas por el tránsito en el 2016, que representaban en 11% de las muertes mundiales por esta causa.
- Los traumatismos causados por el tránsito son la segunda causa principal de mortalidad en adultos jóvenes de 15 a 29 años.
- Se ha producido un aumento de tres puntos porcentuales en la proporción de defunciones de motociclistas entre 2013 y 2016.
- Casi la mitad de todas las muertes causadas por el tránsito corresponde a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (3%).

La expositora refiere que, México es el tercer país con más muertes relacionadas con el tránsito en América, solo después de Brasil (838,651) y Estados Unidos (835,092), con 16,039 muertes estimadas, México tiene más de dos veces más muertes por esta causa que Venezuela, el cuarto país en esta lista.

A continuación, la Senadora expone otro aspecto a destacar en cuanto a la seguridad vial, refiriendo que, en México existen regulaciones nacionales sobre límites de velocidad, sin embargo, estos, solo aplicación para las carreteras y autopistas federales, por lo que son modificable en el ámbito local, para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo cual no permite contar con un límite homogéneo en todo el país.

Quien suscribe hace mención respecto a la falta de una ley a nivel local y municipal para permitir pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas, ya que estas solo se aplican a nivel federal, es decir, en carreteras y autopistas federales y para conductores de transporte público con licencia federal.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Asimismo, en cuanto al uso del casco, México no cuenta con leyes que regulen a nivel nacional esta conducta para motociclistas y ciclistas, al igual, no cuenta con el uso obligatorio del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil.

La Senadora, realiza un apartado en cuento a la seguridad vial, una cuestión de derechos humanos, por lo cual hace referencia a el pasado 28 de febrero de 2019, en la inauguración de la estrategia de Seguridad Vial para el Sistema de las Naciones Unidas y los miembros de su personal, Michelle Bachelet, alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, señaló que:

“La seguridad vial, es una cuestión de derechos humanos en sí misma, las personas con más riesgo de muerte o lesión en las carreteras son aquellas vulnerables como los niños, las personas con movilidad reducida con discapacidad y los ancianos.

Los Estados están obligados a adoptar todas las medidas posibles para proteger el derecho a la vida, la salud, el desarrollo y la seguridad personal.”

La proponente, hace alusión respecto a la Constitución, en donde refiere que la seguridad vial no está contemplada como un derecho reconocido en el capítulo de Derechos Humanos, y aunque podría argumentarse que los derechos humanos impactados por la inseguridad vial (salud, vida, integridad personas, desarrollo, etc.) En este orden de ideas, la seguridad vial deberá nacer como obligación de la autoridad.

En este orden de ideas, la Senadora expone sobre el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la seguridad vial 2011-2020, el estándar internacional en la materia se basa en cinco pilares, que corresponden a las acciones nacionales que cada país debe cumplir, en orden de la construcción y preservación de la seguridad vial, los cuales son:

- Gestión de la seguridad vial.
- Vías de tránsito y movilidad más seguras.
- Vehículos más seguros.
- Usuarios de vías de tránsito más seguros, y
- Respuestas tras los accidentes.

Anudado a lo anteriormente expuesto, la senadora expone que para lograr que estos objetivos se transformen en normas jurídicas que rijan en todo el país, se requiere



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

que tanto la Federación, como las 32 entidades federativas, los 2,458 municipios y las 16 alcaldías de la Ciudad de México, emitan normas jurídicas que regulen en esta materia.

Por lo anteriormente expuesto, la Senadora proponente realizó un apartado conforme a la concurrencia de facultades en materia de seguridad vial, en donde estipula que la prima etapa para una debida construcción de la seguridad vial en México, se necesita reconocer que en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no existe concurrencia de facultades en la materia y por lo tanto, el Congreso de la Unión no tiene atribuciones para emitir normas que sean validas en todo el territorio nacional, en todos los órdenes competenciales de gobierno.

En este orden de ideas, es claro que para que el Congreso de la Unión pueda emitir una ley general en la materia tendría que llevarse a cabo una reforma constitucional que estatuya la concurrencia de facultades y atribución de esta Soberanía para distribuirla, esto, anudado a la imperiosa necesidad de legislar en la materia para prevenir las más de 16 mil muertes anuales por causa de colisiones o accidentes viales.

4. Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial, de la Senadora Patricia Mercado Castro del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

En la presente iniciativa se presentan diversas estadísticas que provienen de diversas instituciones con el fin de evidenciar la problemática a que se enfrentan los mexicanos en materia de seguridad vial. Para ello retoma el Reporte Global sobre el Estado de la Seguridad Vial, publicado el 7 de diciembre de 2018 por la Organización Mundial de la Salud. En dicho documento se revela que el número de accidentes de tránsito ha ido al alza en los últimos años, provocando en 2018, 1.35 millones de muertes a nivel mundial; más de la mitad de dichos sucesos se dan en peatones y ciclistas (26%) y motociclistas (28%). Los incidentes de tránsito evidencian dichas cifras, se han convertido en la principal causa de muerte entre niñas, niños, adolescentes y jóvenes de 5 a 29 años.

Dicha cuestión, siguiendo lo planteado por la proponente, involucra directamente a nuestro país. En el año de 2017, según datos arrojados por el INEGI, se registraron



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

367 mil 789 accidentes de tránsito; siendo las entidades de Zacatecas, Tabasco, Sinaloa, Durango y Nayarit las que más recurrentemente se enfrentan a siniestros de este tipo. La misma institución revela que 44 personas mueren al día al desplazarse por las calles de nuestro país, lo que resulta en un total de 16 mil muertes anuales que resultan prevenibles desde la óptica de la senadora proponente.

Asimismo, la argumentación retoma datos del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5) de la Ciudad de México, que revela un incremento del 70% en el periodo de 2014 a 2018 en los incidentes viales que aquejan a la ciudad. En el año de 2019, a la fecha que se presenta la iniciativa, fueron registradas 174 personas fallecidas en la Ciudad de México por accidentes automovilísticos.

La legisladora proponente recalca la adopción de la Agenda de Desarrollo Sostenible (2030) por parte del Estado Mexicano como miembro de la Organización de las Naciones Unidas. En dicha agenda, compuesta por 17 objetivos de desarrollo sostenible con 169 metas específicas destaca la Meta 3.6 del Objetivo 3, consistente en: "Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, lo siguiente: "Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo." Dicha meta supone, según la iniciante, una tarea sumamente compleja; por lo que se debe impulsar una legislación en materia de seguridad vial que ponga en el centro de las políticas a las personas y salvaguarde su integridad al desplazarse en las calles.

El estatus de México en términos de seguridad vial, desde la visión de la proponente y apoyándose en las cifras expuestas anteriormente, dista mucho de la consecución de la meta 3.6 y remarca que aunque contamos con legislaciones en materia de límite de velocidad, consumo de alcohol y una agenda nacional encargada de la materia, no hay legislación sobre el uso de casco para motociclistas, cinturones de seguridad, sistemas de retención infantiles, uso de teléfonos, ni existen estándares suficientes en materia de seguridad para vehículos.

Por ello, insta a llevar a cabo una regulación visible, integral, coordinada en todos los ámbitos de gobierno; general, que contemple todas las aristas del problema; con la finalidad que, las medidas que deban contenerse en la ley realmente alcancen a todas las personas cuyas conductas y comportamientos confluyen en el problema,



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

y cuyo cambio es necesario para una solución. Los aspectos vinculantes a dicha legislación radicarían en la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de vías de tránsito y la atención después de los incidentes.

Dicha reglamentación consistiría en una reforma a la constitución para establecer la facultad del Congreso de la Unión para expedir una Ley General que establezca la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de seguridad vial. Dicha ley, argumenta la iniciante, no centralizaría la facultad, ni distribuiría competencias, por lo que no se privaría a los estados y municipios de las facultades correspondientes a su ámbito competencial. El objetivo de dicha reforma sería integrar un componente de racionalidad sistémica con el fin de reglamentar la relación entre los tres órdenes de gobierno en aras de fomentar el adecuado diseño e implementación de políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial.

La proponente hace especial énfasis en el sistema de distribución de facultades; para ello remarca que, en el diseño original de la Constitución de 1917, la Federación no tiene competencias originarias sobre el territorio de los estados; sin embargo, existen ciertas facultades que se han diseñado para que la autoridad federal pueda incidir en los ámbitos locales mediante normas generales, directivas, políticas y regulación en general al punto de centralizar de manera total ciertas facultades. Para ejemplificar, la legisladora proponente retoma la estructura jurídica que sustenta la materia de Asentamientos Humanos, que a través de la fracción XXIX del artículo 73 de la Constitución muestra la concurrencia de facultades, fortaleciendo las atribuciones de los municipios sin privar en absoluto a las entidades federativas de sus competencias originarias.

La exposición de motivos de la legislación en materia de asentamientos humanos, retomada por la iniciante, se sustenta en la trascendencia nacional, la gravedad de la problemática y la amplitud de la población afectada que propicia la necesidad de participación de los tres órdenes de gobierno para resolver el problema en cuestión. A través de la legislación se delimitan directrices y objetivos comunes en el marco de una visión de conjunto en aras de establecer un cauce de responsabilidad institucional compartida con el fin de normar la acción conjunta entre la Federación, entidades federativas y municipios.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

La propuesta de reforma de la presente iniciativa se sustentaría en la estructura de competencias expuesta anteriormente, basándose en la estructura de distribución de facultades establecida en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. A través de una adición al artículo 27 constitucional que explicita lo siguiente: "Alcanzar los más altos estándares de movilidad y seguridad vial a través de las mejores prácticas.", se incorporaría la directriz y se podrían emitir leyes específicas en materia de seguridad vial y de movilidad.

Además, la presente iniciativa considera pertinente realizar tres adiciones a diversos artículos de la Constitución. En primer lugar, al artículo 73 XXIX-C para dotarle al Congreso de la Unión la facultad de expedir leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de Entidades Federativas, de los municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias en materia de asentamientos humanos, movilidad y seguridad vial. En segundo lugar, pretende adicionar al artículo 115 la facultad de los municipios para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial. En tercera instancia, pretende adicionar al artículo 122 la facultad del Consejo de Desarrollo Metropolitano para acordar las acciones en materia de movilidad y seguridad vial.

El artículo segundo transitorio de la presente iniciativa, referente a las directrices que debería contemplar la Ley General de Seguridad Vial, consta de lo siguiente:

- Creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial
- Establecimiento de la concurrencia y distribución de Federación, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de seguridad vial.
- Fijación de una jerarquía de usuarios para la prioridad en el uso de la vía pública.
- Establecimiento de las bases para la planificación, diseño, construcción y funcionamiento de la estructura vial.
- Fijación de mecanismos para la auditoría de la seguridad vial.
- Establecimiento de los elementos mínimos para el uso de vehículos más seguros.
- Fijación de los elementos necesarios para la homologación de las normas que rigen el comportamiento de todos los usuarios de las vías públicas.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- Creación de una Plataforma Nacional de Licencias de Conducir y homologación de los requisitos para la obtención o renovación de estas.
- Establecimiento la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para vehículos automotores.
- Fijación de las bases sobre lo que deberán contener respectivos Reglamentos de Tránsito.
- Establecimiento de un sistema de control y vigilancia sobre la atención medica ante emergencias.
- Establecimiento de bases y criterios generales respecto de infracciones y sanciones, así como de vigilancia de la seguridad vial.

Además, en el artículo tercero transitorio se expone que: “El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente decreto y la referida ley.”

Establecido el objetivo y descripción de las iniciativas, estas Comisiones Unidas formulan las siguientes:

III. CONSIDERACIONES.

PRIMERA. DE LA COMPETENCIA. Las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas Movilidad; y de Estudios Legislativos Segunda del Senado de la República de la LXIV Legislatura, resultan competentes para dictaminar la iniciativa con Proyecto de Decreto que reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 86 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos.

SEGUNDA. DEL SENTIDO DEL DICTAMEN. En concordancia con lo planteado anteriormente y derivado del análisis y discusión de las iniciativas presentes, estas Comisiones dictaminadoras consideramos relevante atenderlas en sentido positivo,



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

toda vez que reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; asimismo coincidimos con la importancia de expedir la ley general en materia de movilidad y seguridad vial, que salvaguarde la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles, que conserve el bienestar social y las buenas prácticas de las ciudadanas y los ciudadanos mexicanos.

Dada la complejidad en materia de movilidad y seguridad vial en nuestro país, resulta conveniente llevar a cabo una regulación integral y coordinada en todos los ámbitos de gobierno que sea visible y contemple todos los problemas que nos aquejan como ciudadanos en esta materia. Es importante mencionar que la propuesta generalizada de las Senadoras y el Senador proponente que hoy se ponen a consideración, comprende en primer momento facultar al congreso de la Unión para crear ley general en materia de movilidad y seguridad vial, así como reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, y instituir los criterios y la planeación de movilidad y seguridad vial en concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias.

De acuerdo con “*Cultura Vial*”, la seguridad vial se refiere a un:

“Conjunto de acciones y mecanismo que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamentos y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero, conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

Se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, su principal objeto es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo.”

Existen dos tipos de seguridad vial, la seguridad vial activa: la cual tiene por objetivo principal evitar que el accidente suceda, se aplica al factor humano, a los vehículos y a las vías, como pueden ser señales de tránsito. La seguridad vial pasiva: la cual comprende una serie de dispositivos, cuyo objetivo es disminuir al máximo la gravedad de lesiones producidas a las víctimas de un accidente una vez que se ha

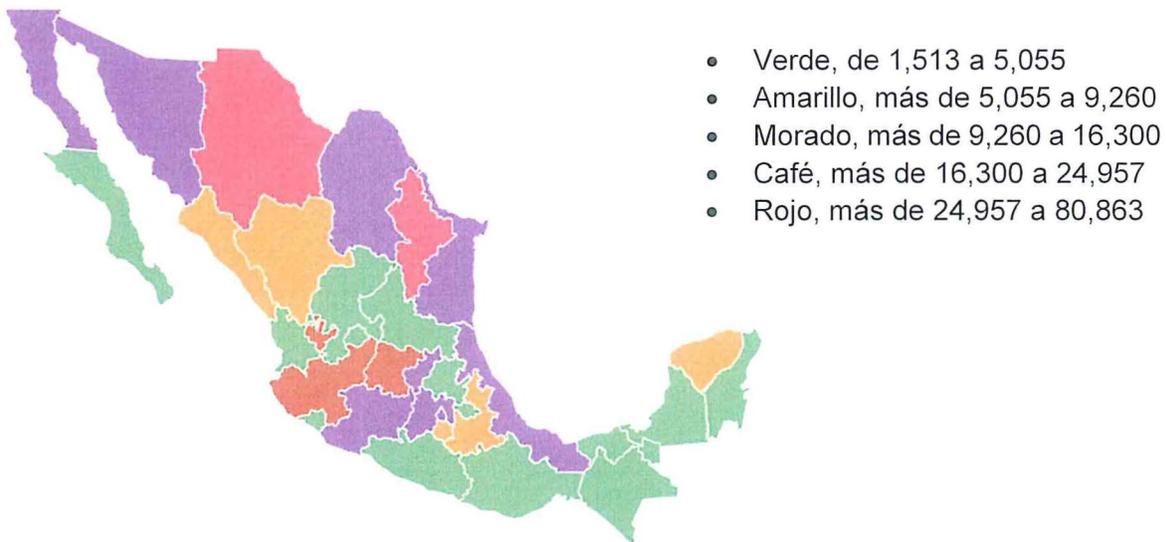


DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

producido, al igual aplica el factor humano, como puede ser el uso de los elementos de seguridad del automóvil.

Conforme a lo establecido por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en su estudio del año 2018, en materia de seguridad vial, se destaca un total de 365,167 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, un total de 4,227 personas tuvieron un cese de signos vitales y 89,191 resultaron heridos a causa de estos accidentes.

A fin de ilustrar, se observa en el siguiente mapa la cantidad de accidentes por Entidad Federativa, presentado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) 2018.



Los integrantes de estas Comisiones dictaminadoras, consideramos que, es fundamental velar por la seguridad de las ciudadanas y los ciudadanos, somos conscientes de que los accidentes de tránsito han alcanzado cifras alarmantes, convirtiéndose en una de las causas de muerte más común, y la mayor parte de las mismas es por accidentes viales de peatones, ciclistas y motociclistas que se encuentran desprotegidos en consecuencia de un mal diseño vial.

Datos establecidos por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) registran 47,790,950 vehículos de motor en circulación a nivel nacional, teniendo en



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

cuenta que, de acuerdo con datos del INEGI del 2015, en dicho año se contaba con una población de 119,938,473; es decir que aproximadamente la mitad de los pobladores mexicanos cuentan con un vehículo de motor. Estos datos revelan lo fundamental que es en la vida diaria de las mexicanas y los mexicanos contar con un automóvil. Por lo cual es fundamental generar consciencia en cuanto a la seguridad vial ya que la sociedad mexicana se encuentra expuesta en todo momento.

Por otra parte, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS) cada día, alrededor de 3,500 personas fallecen en las carreteras, millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año; los niños, los peatones, los ciclistas y los ancianos son los usuarios más vulnerables de la vía pública.

Sin duda, los accidentes vehiculares son la causa principal de mortalidad en el país, tanto en conductores como en peatones, derivado de las malas prácticas para la conducción de un automóvil, así como un mal diseño vial, por ello, para estas Comisiones dictaminadoras es pertinente reconocer que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Es esencial que los países implementen medidas para hacer las vías más seguras, no sólo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías: peatones, ciclistas y motociclistas, toda vez que, como se mostró con anterioridad, existen altos índices de mortalidad debido a que no se llevan a cabo con alto rigor las medidas de seguridad ya implementadas en nuestro país, así como en el resto del mundo.

De acuerdo con lo establecido en el “Objetivo de Desarrollo Sostenible 3: Salud y Bienestar”, de la “Agenda 2030”, en el año de 2015, en el mundo, cada día mueren 17 mil niñas y niños, menos que en 1990, pero más de 6 millones siguen muriendo antes de cumplir los 5 años. En México, 1 de cada 5 personas no tiene acceso a servicios de salud (16.9% CONEVAL, 2015) y 3 de cada 5 personas no tienen acceso a la seguridad social (56.6% CONEVAL, 2015).

Cabe señalar, que de acuerdo con lo establecido en la “Agenda 2030” respecto al objetivo mencionado con anterioridad, es primordial garantizar una vida sana y promover el bienestar de todas las personas a todas las edades, por ello, se realizó un listado, en el cual, en el punto 3.6, se establece para el año 2020 reducir a la



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Por lo anterior, estas comisiones dictaminadoras consideramos que derivado de lo anterior y en respectiva a los altos índices de mortalidad, así como de accidentes de tránsito, es de vital importancia reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como expedir la Ley general que salvaguarde la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles.

Es importante mencionar que el párrafo tercero del artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que:

“Artículo 1° ...

...

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.”

De lo citado anteriormente destacamos que, todas las autoridades tienen la obligación de garantizar los derechos humanos otorgados por esta Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En este sentido, a fin de preservar y garantizar los derechos otorgados por esta Constitución a las ciudadanas y los ciudadanos mexicanos, para los integrantes de estas Comisiones dictaminadoras es fundamental facultar al Congreso de la Unión para expedir la Ley general que establezca la concurrencia del Gobierno Federal, Entidades Federativas, Municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial.

Así como, facultar a las entidades federativas, a los municipios y en su caso, a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, a formular, aprobar y administrar la zonificación los planes en materia de movilidad y seguridad vial, con el fin de erradicar los índices de accidentes automovilísticos, así como los índices de mortalidad y de personas heridas por conductas viales negativas.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Con la creación de la Ley general en materia de movilidad y Seguridad Vial, se otorga la mayor protección a los ciudadanos, así con la homologación sobre las normas que rigen el comportamiento de los usuarios en la vía pública se fijan las bases que deberán contener respectivos Reglamentos de Tránsito conforme a infracciones y sanciones, lo que generará un mayor control respecto a las conductas que se susciten, con ello, se tendrá una mejor aplicación del derecho evitando el proceso indebido, preservando un mejor comportamiento y el bienestar de la sociedad.

JUSTIFICACIÓN DEL DECRETO.

La presente propuesta tiene por objeto reformar diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

La adición de un último párrafo al artículo 4º, refiere la trascendencia de reconocer el derecho a la movilidad y la seguridad vial, así como la obligación del Estado para establecer un sistema integral de movilidad en condiciones de seguridad vial, donde concurren la Federación, entidades federativas y municipios, y, en su caso, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para procurar que sea accesible, eficiente, sostenible, de calidad, incluyente e igualitario, a fin de que las personas logren su desplazamiento en condiciones de seguridad vial.

Estas Comisiones dictaminadoras consideramos de forma puntual la importancia sobre estas propuestas de reforma constitucional, toda vez que se velará por el bienestar de la sociedad mexicana, generando con ello, la erradicación a los altos índices de mortalidad por accidentes viales. Asimismo, con la expedición de la Ley General de movilidad y seguridad vial se asegura la integridad física de los peatones, ciclistas y motociclistas quienes suelen ser los más vulnerables a los accidentes viales.

Anudado a la importancia de que la federación, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de sus competencias adecuen sus legislaciones para contar con la movilidad en condiciones de seguridad vial, óptima generando con ello una amplia aplicación del derecho, conservando el bienestar social y las buenas prácticas de las ciudadanas y los ciudadanos mexicanos.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, conforme a la constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Reglamento del Senado de la República, y demás disposiciones normativas correspondientes, los integrantes de estas Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda, sometemos a consideración del Pleno de la Cámara de Senadores, el siguiente proyecto de:

DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ARTÍCULO ÚNICO. Se **reforma:** la fracción XXIX-C del artículo 73, el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del Artículo 122. Se **adiciona** un último párrafo al artículo 4o, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4o. ...

...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

...

...

...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B...

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27, **así como en materia de movilidad y seguridad vial;**

XXIX-D. a XXXI...

Artículo 115 ...

I. a IV...

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultadas para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial.**

b). a i) ...

...

VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA, RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

desarrollo de dichos centros, **incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial**, con apego a las **leyes federales** de la materia.

VII. a X...

Artículo 122. ...

A. a B...

C. ...

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; **movilidad y seguridad vial**; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

...

a). a c) ...

D....

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la **ley general en materia de movilidad y seguridad vial**.

TERCERO. El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.

Dado en el Senado de la República, Ciudad de México, el día 05 de diciembre del 2019.

11-12-2019

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y de Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 87 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Diputados para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 5 de diciembre de 2019.

Discusión y votación, 11 de diciembre de 2019.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE ZONAS METROPOLITANAS Y DE MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

DIARIO DE LOS DEBATES

**Sesión Pública Ordinaria Celebrada
en la Ciudad de México, el 11 de Diciembre de 2019**

Tenemos la segunda lectura de un dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y de Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de Decreto por el que se reforman diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

(Dictamen de segunda lectura)

Debido a que se encuentra publicado en la Gaceta Parlamentaria de hoy y está disponible en el monitor de sus escaños, solicito a la Secretaría consulte a la Asamblea, en votación económica, si se omite la lectura del dictamen y se pone a discusión de inmediato.

La Secretaria Senadora Nancy De la Sierra Arámburo: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se autoriza que se omita la lectura del dictamen. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se autoriza la omisión de la lectura, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Gracias, señora Secretaria.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra al Senador José Alejandro Peña Villa, para presentar el dictamen a nombre de la Comisión de Puntos Constitucionales, en los términos dispuestos por el artículo 196 del Reglamento del Senado.

El Senador José Alejandro Peña Villa: Buenas tardes, buenas noches. Gracias. Con su venia, señora Presidenta.

Antes de comenzar a presentar el dictamen que se aprobó en las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Estudios Legislativos, Segunda; y Zonas Metropolitanas, quiero agradecer que me dé la oportunidad de venir a presentar el dictamen, porque soy integrante nada más de la comisión, no solamente de la Comisión de Puntos Constitucionales, sino también de la Comisión de Zonas Metropolitanas.

Y en esta Comisión de Zonas Metropolitanas es donde se desarrolló todo el antecedente para llevar a cabo este dictamen que hoy presentamos.

También quiero destacar que de manera unánime los integrantes de las tres comisiones votaron o votamos, más bien dicho, a favor del presente dictamen.

Quisiera irme al antecedente, porque este tema tiene ya varios meses, un año, en el cual llegó a la Comisión de Zonas Metropolitanas a través de la presentación de una iniciativa de Ley General que presentaron de manera inicial diferentes organizaciones, a la cual se adhirieron Senadoras y Senadores.

También hubo un trabajo en la Cámara de Diputados donde también Diputadas y Diputados presentaron propuestas.

Derivado de esto, en la Comisión de Zonas Metropolitanas se hizo una revisión de esta ley y se acordó que, debido a la importancia, ya que como ustedes saben y si no les cito, a nivel nacional cada año en el país mueren 16 mil personas por accidentes viales. Esto penosamente nos coloca en el tercer lugar de América Latina y en el séptimo a nivel mundial.

Debido a tal situación, evaluándolo en la comisión, se acordó realizar foros en las diferentes zonas o regiones del país, inicialmente se acordó que iban a ser cuatro foros. Después se analizó que era importante llevar a cabo más foros para tener la participación de más personas que representarían los gobiernos estatales, municipales, los congresos locales y organizaciones de las diferentes regiones del país y se aprobó que se llevaran a cabo no cuatro, sino ocho foros a nivel nacional.

Estos foros fueron muy importantes, porque se evaluó, en la comisión, que era necesario conocer la opinión de todos los lugares, de todos los estados del país y se hizo una convocatoria conjunta, coordinada entre todas y todos los Senadores y se buscó a los representantes, a los integrantes de los congresos locales, a representantes de gobiernos estatales, de los gobiernos estatales, a representantes de los gobiernos municipales.

Y los foros fueron, sin duda, un éxito, fueron buenos, hubo la participación de todos los actores, cada quien dio su opinión referente a lo que veía como las principales necesidades en esta materia, destacando diferentes temas que desde la iniciativa que se había presentado no se percibían.

¿Por qué? Porque se tenía una visión más en lo central, pero no se consideraban temas que allá en los municipios, allá en los estados eran importantes considerar para llevar a cabo, elaborar y presentar una iniciativa que realmente recogiera las necesidades de cada una de las regiones del país.

Al concluir estos foros que se llevaron a cabo en la Ciudad de México, en Sonora, en Jalisco, en Nuevo León, en San Luis Potosí, en Yucatán, en el Estado de México y en Veracruz, se volvió a revisar el tema, y ya en ese momento evaluamos de que, pues se tenía que llevar a cabo reformas, una reforma constitucional para que se pudiera transitar a elaborar una Ley General de Seguridad Vial.

Ya en ese momento se pidió también la opinión de integrantes de la Sedatu, los cuales también participaron y ayudaron a hacernos, comprender y analizar que sí era necesaria la reforma constitucional, derivado a eso algunos Senadores, como el Senador Primo, presentaron iniciativas allá en la Cámara de Diputados, el Diputado Javier Hidalgo, la Diputada Pilar, aquí la Senadora Xóchitl, el Senador Emilio, el Senador Martí, la Senadora Martha, la Senadora Eunice, todos, participaron todas y los integrantes de la comisión para llevar a cabo este planteamiento.

Y de manera inicial se preveía la modificación al artículo 73, y oh, sorpresa, que ahora lo que se dictaminó para bien no es nada más la modificación al artículo 73, sino también es al cuarto, artículo constitucional, al 115 y al 122.

Entonces para entrar ya en materia de lo que establece el dictamen, compañeras y compañeros, el problema que aquí estamos discutiendo es un problema multidimensional; sin embargo, es posible reducir los accidentes de tránsito y reducir los miles de muertes si impulsamos en conjunto una ley integral toda vez que se reconoce el derecho de todas las personas a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión e igualdad.

Entrando en materia, el presente dictamen tiene por objeto reformar diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Hago una pausa.

De manera inicial se pensaba o se presentó la iniciativa de seguridad vial, ahora ya modifica, y ahora va a ser de movilidad y seguridad vial, más completa.

Específicamente se reforman las fracciones XXIX y XI del artículo 73, el inciso a); la fracción V; la fracción VI del artículo 115; y el párrafo segundo del apartado C del artículo 122. Además, se adiciona un último párrafo al artículo 4, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Es decir, respecto a la reforma del artículo 4 se agrega “que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficacia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

La reforma al artículo 73 quedaría de la siguiente manera, “para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del gobierno federal, de las entidades federativas, de los municipios y, en su caso, de las marcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias en materia de asentamientos humanos con objeto de cumplir los fines previsto en el párrafo tercero del artículo 27, se adiciona la materia de movilidad y seguridad vial”.

En el artículo 115 también se agrega la materia de movilidad y seguridad vial cuando se menciona sobre formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal.

Asimismo, en dicho artículo, se anuncia que cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los municipios respectivos en el ámbito de su competencia plantearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial con apego a las leyes federales de la materia, se armoniza lo federal, lo estatal y lo municipal.

En ese mismo sentido, la reforma al artículo 122 expresa “que dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos, movilidad y seguridad vial”.

De tal forma, las anteriores reformas de nuestra Carta Magna serán instrumento que faculte al Congreso de la Unión para crear, ahora sí, una Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Además de lo anterior, reconocemos el derecho y se debe de reconocer el derecho a todas las personas a la movilidad en condiciones de seguridad vial y establecer criterios para una planeación en dicha materia en concurrencia del gobierno federal, de las entidades federativas y de los municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de sus respectivas competencias, tal como lo señala el presente dictamen.

Compañeras y compañeros, legislemos, y les pedimos que acompañemos y votemos a favor este dictamen para garantizar la movilidad y la seguridad vial y acaba con esos 16 mil casos de personas que año con año lamentablemente fallecen en la ciudad, bueno, fallecen en nuestro país.

Por su atención, muchas gracias.

Gracias, señora Presidenta.

Gracias.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Gracias, Senador Peña Villa.

En consecuencia, el dictamen está a discusión.

Perdón, antes de dar la discusión del dictamen, quiero informar a la Asamblea que la presentación del dictamen de la Comisión de Estudios Legislativos, Segunda, la Senadora Ana Lilia Rivera Rivera nos la ha entregado y nos ha pedido que se incorpore íntegra al Diario de los Debates, y así se hará.

La Senadora Ana Lilia Rivera Rivera: Intervención. Con el permiso de la Presidencia.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Tiene la palabra la Senadora Patricia Mercado, para presentar el dictamen a nombre de la Comisión de Zonas Metropolitanas, en términos de lo dispuesto por el artículo 196 del Reglamento del Senado.

La Senadora Patricia Mercado: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas noches a todos y a todas.

Efectivamente, vengo a presentar como Presidenta de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, el dictamen que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Como ya dijo el Senador Alejandro Peña, ésta tiene toda una historia, esta reforma, tiene una historia de un año, de un año de trabajo, de adhesiones, de discusiones, de diferencias que discutimos no solamente aquí

entre nosotros y nosotras en la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, incluso con algunos Diputados y Diputadas de la Cámara de Diputados, sino que también esta discusión la llevamos al conjunto del país.

En estos ocho foros que hablaba Alejandro Peña, asistieron los secretarios, los encargados, los titulares de movilidad, de seguridad vial en los diferentes estados de la República, en cada lugar se llaman distintas estas secretarías.

Los presidentes o presidentas de las Comisiones de Movilidad o sus correlativos en los congresos locales, presidentes y presidentas municipales, donde desde antes les mandábamos la propuesta de Ley General de Seguridad Vial para que ellos y ellas pudieran expresar su acuerdo, sus diferencias, sus dudas, sus preguntas.

En el camino de estos ocho foros se planteó por algunos funcionarios y algunos académicos, académicas de este tema la necesidad de tener una reforma constitucional antes de legislar sobre seguridad vial y, por supuesto, sobre movilidad.

Es decir, la Constitución nos tenía que dar permiso en el artículo 73 al Congreso de la Unión para generar esta Ley General de Seguridad Vial y, por supuesto, que en el camino se fue forjando este concepto, de que el derecho principal es el derecho a la movilidad, y este derecho tiene que incluir, tiene que ser un derecho con el derecho a la seguridad vial.

Entonces, decía, es una historia, es una historia de distintas iniciativas, de mucha discusión y, por lo tanto, pues me da mucho gusto, y sé que, a todos nosotros, nosotras como integrantes de esta comisión, el llegar esta noche, en este momento a este Pleno para decidir esta reforma constitucional.

Yo quiero agradecer muchísimo, no solamente a mis compañeros y compañeras de la Comisión, también al Presidente de la Comisión de Puntos Constitucionales, Senador Eduardo Ramírez, para ponerle interés, que yo sé que también le puso interés a partir del acuerdo con los distintos coordinadores, a mi coordinador parlamentario Dante Delgado, al Presidente de la Junta de Coordinación Política y Presidente de la fracción mayoritaria de esta Cámara, al Senador Monreal, y realmente fue las voluntades. Por supuesto a nuestro Senador independiente, Emilio Álvarez Icaza, de esta confluencia de voluntades para llegar este momento frente a ustedes.

El Senador Peña ya también planteó que estamos hablando de 16 mil personas, es la primera causa de muerte de niños entre un año, niños y jóvenes entre un año y 24. Esto es un dato del Inegi, la primera causa de muerte.

Hay un dato que las organizaciones de la sociedad civil, que me parece que es un dato muy contundente que no lo dijeron desde la primera vez cuando nos plantearon aquí con el Senador Martí Batres, cuando era Presidente de la Mesa Directiva, nos plantearon la propuesta por parte de las organizaciones de la sociedad civil y, por supuesto, incluso ahí planteamos tanto el Senador como una servidora que si bien no era una propuesta ciudadana la tomábamos como una propuesta ciudadana.

Y el dato central, el dato central ese que cada día el día de hoy 44 personas salieron de su casa hoy por la mañana y ya no van a regresar porque habrán muerto en un hecho vial, 44 personas que se despidieron y que no van a regresar.

No digamos todas aquellas por supuesto que van a sufrir algún siniestro, algún accidente y van a quedar con algún tipo de discapacidad, pero las que mueren instantáneamente por muchas cuestiones que podríamos resolver son 44 personas diarias.

Y en los últimos, más o menos, diez años, la Organización Mundial de la Salud lanzó un acuerdo que firmó también México que es el decenio, el último decenio se cumple el año que entra por la seguridad vial, lo lanza y lo acordamos en el marco de la Organización Mundial de la Salud, México realmente vamos a llegar con malas cuentas.

Lo que hoy estamos votando acá, y que seguramente será refrendado en la Cámara de Diputados y después por lo menos por 17 estados de la República, si no es que todos, va a ser un gran avance para dar cuentas el año que entra frente a la Organización Mundial de la Salud, pero también para dar cuentas en el camino de nuestro compromiso con la Agenda 2030.

Si nosotros no hiciéramos nada y siguiéramos como seguimos hasta ahora más o menos un 1.5 por ciento de reducción de estas muertes, llegaríamos más o menos al 2055, al año 2055 para cumplir la meta que nos trazamos para el 2030 en los objetivos de desarrollo sostenible.

Y si sumáramos cada día las muertes, si no hacemos algo pues obviamente la carencia, el problema que tuviéramos de salud en este país y de mortalidad sería muy fuerte, 2055, tenemos que acelerar el paso y esta reforma constitucional acelera el paso, porque además la historia viene de mucho más atrás.

Hace más o menos desde hace nueve años se han presentado distintas iniciativas en la Cámara de Diputados y aquí en el Senado y no habían logrado este Acuerdo. Así que de verdad vuelvo a reconocer el compromiso que estamos teniendo por algo que les sirve a México y que va a ser muy importante para nuestro país.

Esta finalmente es una ley que coordina concurrencias, no invade competencias de municipios o de estados. Al contrario, es una propuesta para coordinar competencias o va a aterrizar esta propuesta, esta reforma constitucional en una Ley General de Seguridad Vial que ahora efectivamente vamos a discutir también la Ley de Movilidad y hay un trabajo muy grande incluso por parte de Sedatu, del gobierno federal, también ha hecho muchos foros sobre el tema de movilidad en los estados, hay nueve estados que ya tienen en su Constitución el derecho a la movilidad, la Ciudad de México el derecho humano a la movilidad.

Entonces, estamos en un momento, son derechos de nueva generación que requieren de nuestra, digamos, de nuestra intervención en las zonas metropolitanas el problema más importante es el de movilidad y seguridad vial, y ahí viven ya el 70 por ciento de las personas.

Así es que de nuevo agradecer, de nuevo llamar, como lo hizo el Senador Peña a todos y todas ustedes a votar a favor de esta Reforma Constitucional que además al irnos a los estados vamos a generar como un piso común de conceptos, un piso común de preocupaciones para a partir de ahí poder generar leyes que establezcan pisos mínimos de acuerdo a nivel nacional y luego ya que cada estado, por supuesto según su interés, según su problemática, construya arriba de ese acuerdo general nacional, construya, digamos, muchas más iniciativas para realmente lograr que dejen de morir estas 44 personas diarias que lo podemos evitar.

Muchas gracias.

Y llamamos a votar a favor.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Gracias, Senadora Patricia Mercado.

En consecuencia, está a discusión en lo general.

Informo a la Asamblea que se han anotado muchos Senadores y Senadoras para hablar a favor del dictamen, todos en el mismo sentido.

Para dar oportunidad y no cerrarlo cuando todos en el mismo sentido, vamos a ir dándoles la palabra primero a un Senador de cada grupo parlamentario.

Y en caso de que haya todavía más Senadores, entonces, lo someteremos a consideración del Pleno.

Tiene la palabra el Senador Martí Batres, del grupo parlamentario del Partido Morena, para hablar a favor del dictamen.

El Senador Martí Batres Guadarrama: Muchas gracias.

Aquí se ha expresado por parte de los Senadores Alejandro Peña y Patricia Mercado algunos de los argumentos que han llevado a esta propuesta de reforma, entre otros dos muy importantes.

Uno, en el origen la cantidad de accidentes y muertes que hay en el tránsito vehicular por el impacto de los automóviles en contra de peatones y ciclistas, 44 muertes diarias; 16 mil muertes al año.

Y otro argumento muy importante es que en los foros de consulta que se hicieron a partir de la iniciativa que se presentó que firmamos la Senadora Patricia Mercado y un servidor, dieron lugar a la reflexión de que hacía falta una base constitucional para legislar sobre esta materia, seguridad vial.

La reforma que se está proponiendo ahora es que el Congreso de la Unión tenga facultad para legislar en materia de movilidad y seguridad vial.

Quiero enfatizar el agregado, movilidad y no sólo seguridad vial. Esto nos abre un conjunto de oportunidades muy amplias porque, entonces las legislaciones que podemos aprobar a partir de la determinación de esta facultad son varias o una con diversas ramificaciones.

No nos enfocáramos solamente al tema de la seguridad vial, sino que podríamos mirar en un horizonte más amplio el tema de la movilidad y aquí hay mucho qué hacer, porque en materia de movilidad se están reivindicando hoy en día los derechos de los peatones, pero también los derechos de los ciclistas y otras formas de movilidad que permitan una convivencia mucho más integrada, mucho más sana, una relación más sana con la naturaleza, mecanismos de movilidad que sean mucho más lúdicos y también mucho más sanos, hay todo un movimiento para impulsar el uso de la bicicleta en el país, y ese movimiento necesita también un cauce normativo para que podamos precisamente impulsar otros procesos de desarrollo.

Hoy en día el uso de los automóviles lleva a la utilización del 80 por ciento de la superficie rodante, pero los automóviles son utilizados por el 20 por ciento de las personas que se trasladan. O sea, que aquí hay un problema de equidad o de falta de equidad, el 80 por ciento de los habitantes utiliza el 20 por ciento de las vías para trasladarse.

En cambio, el 20 por ciento de los que se trasladan en automóvil, o más bien el 20 por ciento de los habitantes que usan el automóvil para trasladarse ocupan el 80 por ciento de las vialidades. Eso quiere decir que este modelo de movilidad, lo que lleva es a más dificultad para el traslado y a una inequidad en la utilización del espacio público que se utiliza como vía de comunicación.

Ahora también habrá que señalar que el uso de la bicicleta promueve la salud, la mejor medicina contra la diabetes no es la insulina, la mejor medicina es el uso de la bicicleta, que es un ejercicio físico, absolutamente recomendado que produce no sólo salud, sino incluso eleva las endorfinas, lo que hace que uno esté más contento a lo largo del día.

Por lo tanto, creo que existen muchos motivos para celebrar que se pueda revisar esta reforma, porque podremos legislar para prevenir tantas muertes en accidentes viales, pero también podremos legislar para promover los derechos de los peatones y para promover el uso de la bicicleta en las ciudades y en todo el país.

Celebro mucho que se realice esta reforma, que es una reforma de avanzada y me da mucho gusto que las visitas que tuvimos de familiares de víctimas de accidentes y de promotores del uso de la bicicleta hace más o menos un año, hayan podido tener estos resultados y estos frutos, particularmente este fruto legislativo.

Muchas gracias por su atención.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Tiene la palabra la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros, del grupo parlamentario del PAN.

La Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros: Con su venia, señora Presidenta. Compañeras y compañeros:

Primero quisiera agradecer al Senador Eduardo Ramírez, quien preside la Comisión de Puntos Constitucionales, también a la Senadora Paty Mercado, quien preside la Comisión Zonas Metropolitanas y Movilidad, asimismo a la Senadora Ana Lilia, que preside la Comisión de Estudios Legislativos, Segunda, por darnos la oportunidad de hacer realidad pues muchos sueños y muchas iniciativas y argumentos de sociedad civil, de personas que están allá afuera, pidiendo que se legislen los temas que atañen y que urgen, y que viven todos los días.

Y también quisiera, antes de hacer algunos pronunciamientos, darle las gracias a mi compañera Xóchitl Gálvez, quien fue una de las grandes impulsoras de esta iniciativa, Xóchitl, que todos los días la vemos, bueno, cuando hay sesión la vemos llegar en su bicicleta y que es promotora de la seguridad vial, es una impulsora, una luchadora de estos temas y hoy hago mi participación también a nombre de Xóchitl, mi compañera.

Compañeras y compañeros, el dictamen que hoy se pone a consideración en esta Asamblea otora un soporte constitucional a un tema de la mayor relevancia para el desarrollo y el bienestar de las personas, especialmente las que viven en las grandes ciudades y me refiero al tema de la movilidad, ésta se refiere al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, espacio público, infraestructura, cuyo cumplimiento permite que las personas alcancen diversos fines que dan valor a la vida de manera individual y colectiva.

Por ello representa una oportunidad para brindar mejores condiciones de vida a las personas y como lo decía a las más vulnerables en especial.

La movilidad como un derecho humano, es un tema novedoso en el mundo, que hasta hoy no se encuentra regulado en nuestra Constitución, varios países ya lo hicieron, esperemos que México se sume a esa lista de los países que están a la vanguardia en este tema que pide la sociedad.

Tenemos, como decía la Senadora Paty, ya algunas legislaturas locales que tienen contemplado el tema en sus legislaciones.

Asimismo, existen tratados internacionales vinculantes para México, relacionados en esta materia, declaraciones y principios de naturaleza internacional.

El Poder Judicial de la Federación ha señalado que el derecho a la movilidad está basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social y tiene, entre otros fines, mejorar las condiciones de vida, armonizar la convivencia, así como el oportuno acceso a otros derechos humanos, existe consenso sobre la naturaleza y el alcance de la movilidad como derecho humano, lo que significa que la persona, el individuo es el núcleo o eje central de la norma jurídica, lo que ésta busca proteger, el derecho humano a la movilidad

voluntaria tiene como pretensión principal dignificar a la persona que ha perdido calidad de vida y potencial, potencial en el ejercicio pleno de sus derechos, debido a una serie de fenómenos negativos, propios de las grandes ciudades, como el crecimiento demográfico, urbano y territorial, la contaminación ambiental, la inseguridad, la violencia, entre otros.

Por ello, nos parece adecuado incorporar en el catálogo de los derechos humanos, de la Carta Magna que toda persona tenga derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Aunque muchos estados ya han legislado en esa materia, es necesario delimitar las atribuciones de cada orden de gobierno, por ello es de gran relevancia establecerlo en nuestra Carta Magna y que el Congreso de la Unión expida una ley general, donde se delimiten las facultades de la Federación, los estados, los municipios en esta tarea.

En las legislaciones locales, la movilidad ha estado tradicionalmente asociada sólo al transporte, actualmente, son 14 entidades federativas las que cuentan con leyes dedicadas a este tema como concepto integral o como derecho asociado al transporte, al tránsito o a la vialidad.

La movilidad, Senadoras y Senadores va más allá del transporte, mientras que el transporte se concentra en el desarrollo de medios y condiciones para desplazar a las personas, la movilidad implica procesos mucho más complejos, incluyen vivienda, alimentación, acceso a bienes y servicios, educación, alternativas de desplazamiento, recuperación de espacios públicos, mejoramiento del medio ambiente, la salud, la reducción de contaminación, por citar sólo algunos.

Como se dan cuenta, la movilidad es mucho, mucho más amplia y a eso le va a apostar México y este Senado de la República.

En tal sentido, el dictamen propone que se otorgue al Congreso de la Unión la facultad de expedir una ley que establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México para la regulación y administración de la movilidad y la seguridad vial.

De esta manera, como ya lo comentó también la Senadora Patricia aquí, se podrá ordenar mejor la materia para el desarrollo diferenciado y coordinado de acciones públicas de movilidad con la participación de los sectores social y privado, con ello se llenará un vacío legal que hoy tenemos en nuestro sistema jurídico, una Ley General establecerá los elementos comunes que deben observarse en las legislaciones locales, de manera que la existentes puedan ser revisadas y las que se pretendan expedir tengan un marco material común a desarrollar, todo en aras de beneficiar a las personas como eje central de la movilidad voluntaria y sustentable.

Como les digo, pretende fortalecer y contribuir a su mejor desarrollo y desempeño a los municipios, a la gente, poner orden, proteger y garantizar el derecho de las personas.

Es cuanto.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Tiene el uso de la palabra el Senador Samuel Alejandro García Sepúlveda, del grupo parlamentario de Movimiento Ciudadano.

El Senador Samuel Alejandro García Sepúlveda: 80 mil 800 accidentes al año produce Nuevo León. Somos el 22 por ciento del número de accidentes en México. Tan solo en un estado el 22 por ciento del número de accidentes. El transporte público más caro, la ciudad más contaminada, enfermedades como cáncer pulmonar, enfisema, asma y por fin nos voltea a ver la Federación, por fin se dan cuenta que México tiene el 80 por ciento de su gente en 79 zonas metropolitanas.

Desde hace décadas la gente de lo rural se vino a las zonas urbanas y desconocemos en este país que ya tenemos ciudades que no se coordinan, ciudades que no tienen ni un reglamento de tránsito homologado, ciudades que no tienen una coordinación en materia de seguridad vial.

Por eso para mí este es un dictamen muy importante, porque este dictamen, como bien señalan, no se va a limitar a la seguridad vial, va mucho más allá, el derecho humano a la movilidad, que es el punto 11 de los objetivos de desarrollo sustentable de la ONU, que piden accesibilidad, movilidad, aire limpio, accesibilidad, que era un objetivo que estábamos reprobando y que parece que por fin va a tener luz.

Es muy importante dejar en claro que, por fin, y agradezco el esfuerzo de la Senadora Patricia y demás promoventes, por fin se toca el 115, ese artículo que regula a los municipios y que le tiene pavor el Congreso de moverle.

Teníamos 20 años de no mover el 115 y por fin vamos a definir, desde la Constitución, la obligación de los municipios que estén en zona conurbada de coordinarse, de tener los mínimos indispensables para poder, como ciudades, como metrópolis, resolver la vialidad, el transporte público, las banquetas, las bicicletas, los scooters, los carriles únicos, el Metro, las ecovías y que ya esas líneas divisorias territoriales dejen de hacer barrancas y obstáculos al transporte y a la movilidad.

Me da mucho gusto, porque ya con esta reforma y al quedar el derecho a la movilidad como un derecho humano, cualquier mexicano que considere que su alcalde, que su gobernador no le da el derecho a la movilidad, podrá ir a un amparo ante un Juez de Distrito y obligar a la autoridad a corregir la deficiencia, la banqueta, la calle o el transporte, y a ver si así por fin se ponen los ejecutivos, las administraciones, las pilas a corregir este gran problema de la movilidad.

Quiero cerrar llamando la atención del Senado.

No es una ley general la que vamos a sacar, el artículo 73 no impone crear una ley general. Estamos ya hartos de leyes generales que atan con camisas de fuerza a los estados.

No es igual Tlaxcala y Yucatán que Sonora y Nuevo León. No queremos poner un techo y limitar a los estados que han avanzado, esto es una ley reglamentaria para poner un piso a estados y municipios que hoy han sido caducos en materia de movilidad. No comentamos más el error de crear leyes generales como barajitas, que lo único que hacen es pegarle al federalismo y al empoderamiento local.

Yo los convoco a que hagamos juntos una ley reglamentaria que regule la movilidad, la seguridad vial, pero nunca entorpezca el avance que entidades federativas ya hemos logrado en la materia.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Gracias, Senador Samuel García Sepúlveda.

Tiene la palabra la Senadora Verónica Noemí Camino Farjat, del grupo parlamentario del PVEM.

La Senadora Verónica Noemí Camino Farjat: Buenas noches a los Senadores y Senadoras que aquí se encuentran y que por supuesto estaban deseosos que llegara este momento y que pudiéramos aprobar esta reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial.

Para empezar, bueno, creo que merece un reconocimiento ahí la Senadora Patricia, que de verdad se ha puesto las pilas y ha sido promovente día, tarde, noche y a cada rato, y no ha parado de mencionar el tema, tanto que dijimos: "bueno, pues vamos a darle".

Me da muchísimo gusto que el día de hoy podamos dar esta facultad o podamos establecer el piso, como dijo Samuel ahorita, para que los estados y los municipios puedan legislar en la materia.

Ahora bien, ¿cuál es mi motivación de subirme a posicionar por parte del grupo parlamentario del Partido Verde? La movilidad representa seguridad, representa derechos, representa obligaciones de los ciudadanos, de quienes conducen un auto, automovilistas, ciclistas, motociclistas y también de quienes conducen el servicio de transporte público.

Y, a su vez, el concepto de movilidad ya toma o integra una parte del cuidado en materia ambiental. Eso es muy importante. Este concepto ya lo engloba.

Ahora, también con esta reforma se busca reconocer el derecho de las personas para ejercer la movilidad bajo condiciones de vialidad sostenible, de igualdad, de eficiencia y yo aquí le agregaría de justicia y también de proporcionalidad.

¿A qué me refiero con la parte de justicia? Imagínense ustedes que viven, voy a poner el caso de Yucatán, en la zona sur, en la zona centro, qué sé yo y muchas personas trabajan en los ranchos, cuidan los ranchos durante toda la semana, y cuando tienen hijos pequeños ¿qué hacen?, pues viven con ellos en el rancho, vive la esposa, el bebé y el trabajador.

Entonces, hace poco se aprueba en Yucatán el hecho que a las motos no se puedan subir niños de entre uno a cinco años. El propósito es bueno, sí; la circunstancia es lo que me preocupa, si yo no puedo subir a un bebé a una moto y ese es el único transporte que yo tengo para salir de ese rancho e irme al pueblo a buscar lo que sea, incluyendo un doctor, ¿cómo puedo prohibirle algo sabiendo que es su único medio? Eso es injusto.

En vez de establecer una campaña de prevención de cómo cuidar o de cómo proteger a la criatura y poner en la legislación casos de excepción, al parecer no están, porque todavía el dictamen no ha sido publicado, pero ya se aprobó.

Ese tipo de cosas es lo que tiene que garantizarse en la legislación que pretendemos a partir de esta reforma constitucional, que no sea un candado para el ciudadano, que su movilidad no implique prohibirles, sino establecer circunstancias justas cuando no tiene otra forma de moverte.

Si yo supiera que hay un transporte garantizado 24 horas en todo Yucatán, en todas las carreteras, y que cada hora va a poder moverse, bueno, tal vez podría ser una excepción, pero ni siquiera en las ciudades lo tenemos, ni siquiera en la capital de Mérida.

Entonces es por ello, y la motivación que tengo de decir sí, vamos adelante, vamos a aprobar esta reforma constitucional y vamos a buscar que los gobiernos también le ofrezcan a la ciudadanía formas, medidas o programas que los ayuden y que también los enseñen a gozar y a disfrutar de este derecho a la movilidad y a la seguridad vial.

Así que es por esto que me pronuncio a favor, también lo hago a nombre del Partido Verde y también creo que con esta reforma le vamos a dar paso a todos los esfuerzos que ya se hicieron en los distintos estados, incluso aquí en el Senado de la República y en la Cámara de Diputados haciendo foros, ejercicios de Parlamento Abierto.

Es momento de retomarlos y que éstos puedan contribuir, y los que se harán también, a que tengamos una legislación, insisto, justa y que permita el disfrute de este derecho a la movilidad y a la seguridad vial.

Muchas gracias.

Es cuanto, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Gracias, Senadora Camino Farjat.

Tiene la palabra la Senadora Nancy De la Sierra Arámburo, del grupo parlamentario del PT.

La Senadora Nancy De la Sierra Arámburo: Muchas gracias, señora Presidenta. Muy buenas noches a todas y todos, Senadores de la República.

El día de hoy estamos a punto de dar un gran paso en el cumplimiento de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.

Este dictamen que está en discusión impacta directamente a dos objetivos, el tres y el 11 de este ambicioso Plan de Acción Internacional.

En lo que corresponde al objetivo tres, que plantea garantizar salud y bienestar para todas y todos, esta propuesta de reforma particularmente impacta en la meta 3.6, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidente de tráfico en el mundo para el 2020, ya que, de aprobarse esta reforma, se detonaría al Estado en todos sus niveles de estas herramientas que son necesarias para reducir la tasa de mortalidad por accidentes viales.

Cubrir este vacío legal era urgente, ya que desde el 2015 México presenta un promedio anual de 368 mil accidentes viales y tan sólo en 2018 dejaron un saldo de 89 mil personas heridas y más o menos 4 mil 200 muertes.

En consecuencia, este cambio constitucional contribuirá también a la reducción de los gastos hospitalarios para atender los accidentes, tanto para el gobierno como para las y los ciudadanos.

En cuanto al objetivo número 11, que pretende lograr que las ciudades y comunidades sean sostenibles, inclusivas y seguras, esta modificación constitucional representa un parteaguas en la planeación y el diseño urbano, pues prioriza a los usuarios más vulnerables, comenzando por los peatones y dejando al final los vehículos.

Este cambio de paradigma contribuye de manera directa a la meta 11.2, que tiene como fin mejorar la seguridad vial y prestar especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad.

Además, esta reforma es un claro ejemplo de cómo debe darse una correcta y efectiva implementación de la Agenda 2030 desde lo local a lo federal.

El hecho de que se haya establecido la concurrencia de facultades entre la Federación, los estados y municipios, deja claro que la seguridad vial es una responsabilidad compartida, al tiempo que mejora el diseño y la aplicación de políticas públicas en la materia, pues permitirá homologar y estabilizar acciones como el diseño de vialidades y espacios públicos, inclusivos y sustentables, mientras que en materia de medio ambiente contribuirá a transitar hacia ciudades verdes al reducir los niveles de emisiones contaminantes.

Con base en lo anterior, es claro que legislar en materia de seguridad vial debe ser transversal y contribuye a las tres dimensiones del desarrollo: el bienestar social, el crecimiento económico y el cuidado del medio ambiente.

Felicito, y de verdad lo hago con mucho cariño, a la Senadora Paty Mercado, porque además de promover esta iniciativa, lleva más de un año trabajando de manera intensa y sin descanso para lograr que esta noche podamos aprobarlas.

Por eso, quiero decirles y de verdad reiterarles, esta iniciativa es un claro ejemplo de que podemos legislar con enfoque de Agenda 2030.

Y, por supuesto, expreso, a nombre del Partido del Trabajo, nuestro apoyo y decisión a apoyar la propuesta.

Felicidades y muchas gracias.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Tiene la palabra el Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Gracias, señora Presidenta.

Buenas noches, estimada Asamblea, en lo que parece una noche larga, ¿no? Parece que todavía nos faltará algún tiempo.

Pero, en todo caso, el tema que ahora nos ocupa es de grande alegría.

Contrario a otras decisiones que hemos tomado en el pasado reciente, respecto a la CNDH, que parecieran decisiones que nos van a perseguir y medio avergonzar, esta decisión, no, esta decisión creo que será de aquellas que nos sentiremos muy orgullosos y muy orgullosas cuando dejemos el Senado de la República.

Es una apuesta al día, es una apuesta al día de nuestra Constitución, no sólo con enfoque de derechos y con enfoque de Agenda 2030, sino porque significa generar una condición de actualizar a los riesgos, desafíos y problemas que tenemos hoy.

Cuando se hizo nuestra Constitución, probablemente no existían ninguno de los medios de transporte que hoy utilizamos. Eventualmente, en su concepto, pero no en su forma y tecnología.

Y tampoco existía el modelo de desarrollo que hoy tiene el país, ocho de cada 10 mexicanos están ya en zonas urbanas. Conocemos ya el concepto de las megaciudades, antes impensable. Y hay entonces la necesidad de poder responder de la mejor manera a estos nuevos conceptos y nuevos desafíos.

Pero también me parece que el Senado va a mandar un mensaje muy importante de cómo debemos de redefinir el espacio público.

Esta reforma constitucional tiene un carácter vital para recuperar lo público, hacer público, en el sentido amplio de la palabra, el espacio, y no en fenómenos de concentración, ya el Senador Martí dio algunos ejemplos de lo que ha venido distorsionándose en el uso del espacio público.

Significa, sí, avanzar en la construcción de derechos; significa sí reconocer el enfoque de la movilidad; pero significa también reconocer y avanzar en la protección y en la garantía de la seguridad vial.

Esto implica repensar la movilidad en las ciudades, implica repensar el modelo y cómo nos relacionamos.

También es una visión de Federalismo y significa también, lo dijo ya la Senadora Nancy De la Sierra, un aporte a la Agenda 2030.

Apoyo, después de una enorme discusión, que se dé en el Congreso de la Unión la facultad para legislar en esta materia. Probablemente, hace décadas ni siquiera se pensaba como un tema público, hoy no solo es un tema público, es un tema de salud pública, de seguridad y de democracia.

Quiero subrayar que una parte vital de esta agenda llegó al Congreso, llegó al Senado con los aportes de la sociedad civil, distintos colectivos, distintas organizaciones pusieron en la mesa su proyecto, ahí estaba Martí como Presidente de la Mesa, ahí estaba Patricia Mercado como Presidenta de la Comisión de Zonas Metropolitanas; también con algún impulso procesal Javier Hidalgo en la Cámara de Diputados, "biciclero" consumado, y otros más.

Pero quiero subrayar, un detonante fueron familiares de víctimas de accidentes viales, nos dieron una serie de testimonios desgarradores de cómo familiares habían sido atropellados cruzando la acera, arruinando la vida a la familia o un muchacho, por ejemplo como pasó, un servidor público del estado de Puebla, incluso director de

movilidad atropellado o incluso estudiantes saliendo de la escuela, lo que arruina de vida de miles de familias, más de 16 mil personas mueren en este tipo de accidentes y miles más quedan heridos.

Por eso quiero, en este espacio, agradecer y reconocer ese aporte, ese empuje, esa capacidad de propuesta de la sociedad y esa generosidad de esas familias que desde su pérdida quieren que nadie más sufra el dolor que ellos y ellas han sufrido.

Termino. Este ejercicio, ya lo dijo el Senador Alejandro, es un ejemplo realmente paradigmático de Parlamento Abierto, nos dimos a la tarea no de escuchar acá, sino de salir a toda la República. Estuvimos en Hermosillo, estuvimos en Mérida, estuvimos en Guadalajara, estuvimos en Monterrey, estuvimos en Ecatepec, en Monterrey con el querido amigo Fuentes; estuvimos en San Luis Potosí, en ocho entidades a los cuales llegaron servidores públicos de los tres órdenes de gobierno, federal, estatal y municipal, sociedad civil, académicos, el Senado salió de aquí a escuchar.

Ese es el tipo de Parlamento Abierto que necesitamos, celebro que estemos al pie de iniciar un proceso de reforma constitucional y pronto poder hacer las leyes que nos ayudarán a dar un brinco civilizatorio con enfoque de derechos y dignidad.

Por su atención, muchísimas gracias.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Tiene la palabra el Senador Miguel Ángel Mancera, del grupo parlamentario del PRD, para hablar a favor del dictamen.

El Senador Miguel Ángel Mancera Espinosa: Gracias, señora Presidenta. Compañeras Senadoras, compañeros Senadores.

Para el grupo parlamentario del PRD, el dictamen que hoy estamos discutiendo, es de la mayor relevancia, es consagrar en la Constitución un derecho muy importante para toda persona, un derecho además que va acompañado de conceptos complementarios que le dan un contexto pleno en la modernización de la tarea de movilidad.

Yo quiero felicitar a las comisiones que trabajaron en esta redacción, sobre todo la del artículo cuarto constitucional que es donde está toda la esencia de esta propuesta; parece que es muy importante que en este artículo cuarto habremos de darnos el tiempo de plantear aquí en el Pleno su rediseño.

Hemos presentado ya una iniciativa, porque quizás no nos hemos dado cuenta, pero hemos ido adicionando derechos y más derechos que era importante tenerlos ahí, pero que ahora hay que sistematizar, porque si no pareciera que se atropellan en algunas ocasiones. Y estamos hablando aquí de movilidad, entonces, vale la pena que nos demos después esa oportunidad.

Hoy felicitar a Paty Mercado, por supuesto, esta había sido una meta muy importante en su carrera legislativa que yo la escuché en varias ocasiones defender vehementemente, a Xóchitl, al Senador Peña, a Martí, a todos los que participaron en esta tarea, a todas y a todos felicitarlos por esta final tarea concluida, bien concluida.

Todos los conceptos que se agregaron al de movilidad, en cuanto a sus condicionantes, seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad vienen a complementar muchos de los puntos que tanto expertos, como la sociedad civil han estado reclamando.

En la Ciudad de México está en la Constitución este concepto, se sustituyó una ley que antes era referida al tránsito y al transporte por una Ley de Movilidad que obviamente es un concepto, como ya se ha explicado aquí, mucho más amplio.

Claro que el artículo 73 nos obliga a expedir leyes concurrentes, esa es la obligación que establece, porque cada uno de los estados, en su soberanía, tendrá que trabajar en el diseño de movilidad, pero habrá que expedir, como lo dice aquí, las leyes concurrentes.

Yo solo quisiera sugerir, en la exposición de motivos, a los presidentes, a la presidenta de las comisiones, que además de tener el ODS que ya tienen planteado ahí, que se refiere al asunto de salud, se agregar el propio de medio ambiente, porque tiene que ver con el medio ambiente, porque por supuesto que tiene un planteamiento de medio ambiente.

Entonces sugerir que se agregara ese ODS dentro de la redacción que tiene en la justificación, en la parte expositiva.

Y de nueva cuenta felicitar a las comisiones que trabajaron como Comisiones Unidas Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, para lograr esta suma importante que viene a reforzar nuestro marco constitucional en el artículo cuarto.

De verdad, muchas felicidades de nueva cuenta, nuestro voto por supuesto será a favor y seguramente tendremos unanimidad en esto, porque no veo quien podrá ir en contra de ello.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Gracias, Senador Mancera Espinosa.

Quiero informar a la Asamblea que ya han participado casi un representante por cada grupo parlamentario, todos para hablar en el mismo sentido a favor del dictamen.

Están en la lista todavía dos Senadores, el Senador Damián Zepeda Vidales y el Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís, sin embargo, tengo que poner a consideración de la Asamblea si el dictamen se encuentra suficientemente discutido.

La Secretaria Senadora Nancy De la Sierra Arámburo: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si el dictamen está suficientemente discutido. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Suficientemente discutido en lo general, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Consulto a la Asamblea si alguien desea reservar algún artículo.

En virtud de que no hay reservas, ábrase el sistema electrónico para recoger la votación en lo general y en lo particular en un solo acto. Háganse los avisos a que se refiere.

Senador Mancera, no hizo llegar a esta Mesa Directiva su propuesta, por lo tanto, tendríamos que someter a votación el dictamen en sus términos y, en todo caso, les pediríamos que platiquen en la Comisión si hay manera de hacer algún tipo de modificación, por favor.

Sonido al escaño del Senador Mancera.

El Senador Miguel Ángel Mancera Espinosa: (Desde su escaño) Sí, efectivamente, señora Presidenta, mi planteamiento en tribuna fue para que si lo estimaban procedente en las presidencias de estas comisiones pudieran plantear una redacción, en la parte expositiva, no acompañé, efectivamente, una propuesta específica porque ellos son los que han trabajado en este documento y no lo consideré así, sino que dentro de las mismas presidencias que están en la elaboración se pueda considerar, si lo estiman pertinente.

Gracias, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: En su caso, se anexará al expediente.

En virtud de que no hay reservas, ábrase el sistema electrónico para recoger la votación en lo general y en lo particular en un solo acto. Háganse los avisos a que se refiere el artículo 58 del Reglamento del Senado.

La Secretaria Senadora Nancy De la Sierra Arámburo: Pregunto a la Asamblea, si algún Senador o Senadora falta de emitir su voto. Necesita apoyo la Senadora de Puebla, por favor.

Nadia Navarro.

Pregunto nuevamente a los Senadores y Senadoras, si alguien falta de emitir su voto. Sigue abierto el tablero.

Señora Presidenta, conforme al registro en el sistema electrónico, se emitieron 87 votos a favor, cero en contra y cero abstenciones.

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: En consecuencia, queda aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de Decreto por el que se reforman diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. **Se remite a la Cámara de Diputados para los efectos del artículo 135 constitucional.**

12-12-2019

Cámara de Diputados.

MINUTA con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Se turnó a la Comisión de Puntos Constitucionales.

Diario de los Debates, 12 de diciembre de 2019.

MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Diario de los Debates

Ciudad de México, jueves 12 de diciembre de 2019

La secretaria diputada María Sara Rocha Medina: «Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Cámara de Senadores.

Secretarios de la Cámara de Diputados.— Presentes.

Para los efectos constitucionales, me permito remitir a ustedes expediente que contiene **proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, en materia de movilidad y seguridad vial, aprobado por el Senado de la República en sesión celebrada en esta fecha.

Atentamente

Ciudad de México, a 11 de diciembre de 2019.— Senador Primo Dothé Mata (rúbrica), secretario.»

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Cámara de Senadores.

Proyecto de Decreto

Por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo Único. Se reforma la fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del apartado C del artículo 122 y se adiciona un último párrafo al artículo 4o., de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4o....

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B. ...

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del gobierno federal, de las entidades federativas, de los municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;

XXIX-D. a XXXI. ...

Artículo 115. ...

I. a IV....

V. Los municipios, en los términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;

b) a i)...

...

VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

VII. a X....

Artículo 122....

A y B....

C. ...

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; movilidad y seguridad vial; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos y seguridad pública.

...

a) a e)...

D. ...

Transitorios

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

Segundo. El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Tercero. El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente decreto y la referida ley.

Salón de sesiones de la honorable Cámara de Senadores, a 11 de diciembre de 2019.— Senadora Mónica Fernández Balboa (rúbrica), senador Primo Dothé Mata (rúbrica), secretario.»

La presidenta diputada Laura Angélica Rojas Hernández: Túrnesse a la Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen.



Diario de los Debates

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Tercer Año de Ejercicio

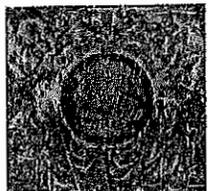
Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidenta Diputada Dulce María Sauri Riancho	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año III	Ciudad de México, martes 13 de octubre de 2020	Sesión 14 Anexo I

SUMARIO

DICTÁMENES DE LEY O DECRETO DE PUBLICIDAD

Dictamen de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

42



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

EXCMO. LEGISLATIVO

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, le fue turnada para su estudio y elaboración del Dictamen correspondiente, la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Quienes integramos esta Comisión, procedimos al análisis de la Minuta en comento, y analizamos todas y cada una de las consideraciones que sirvieron de apoyo a las reformas y adiciones que se proponen, a fin de emitir el presente dictamen.

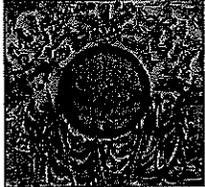
En este orden de ideas, conforme a las facultades que le confieren a esta Comisión de Puntos Constitucionales, los artículos 71 segundo párrafo y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 39, 43, 44 y 45, numeral 6, incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, 81, 82, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I; 158, numeral 1, fracción IV y 167 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente:

DICTAMEN

Para su tratamiento y desarrollo la Comisión de Puntos Constitucionales utilizó la siguiente:

METODOLOGÍA

Esta Comisión, encargada del análisis y Dictamen de la Minuta de que dará cuenta, realizó los trabajos correspondientes conforme a los apartados que a continuación se puntualizan:



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

En el *apartado*: **A. Trámite Legislativo**, se describen los pasos de gestión y procedimiento, para iniciar el proceso legislativo de la Minuta que motiva este Dictamen.

En el *apartado*: **B. Antecedentes**, se exponen aquellas Iniciativas que, si bien no son objeto del presente Dictamen, se encuentran relacionadas con la materia central del mismo, y cuyas consideraciones también sirvieron de sustento para la elaboración del presente Dictamen.

En el *apartado*: **C. Contenido de la Minuta**, se exponen los objetivos y contenido, resumiendo los motivos y alcances de la Minuta turnada, por la Presidencia de la Mesa Directiva a esta Comisión.

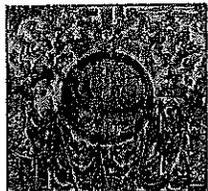
En el *apartado*: **D. Parlamento Abierto Virtual**, se exponen las observaciones y opiniones realizadas por diversos especialistas, convocados por la Comisión de Puntos Constitucionales.

En el *apartado*: **E. Consideraciones**, se exponen las fuentes legislativas, los razonamientos y argumentos relativos a la Minuta enunciada en el *apartado A*, y, con base en ello, se sustenta el sentido del presente Dictamen.

En el *apartado*: **F. Resultado del Dictamen**, se plantea la conjetura final del Dictamen de la Minuta con Proyecto de Decreto en referencia, que modifica diversas disposiciones constitucionales, en materia de movilidad y seguridad vial.

En el *apartado*: **G. Texto Normativo y Régimen Transitorio**, se plantea el Proyecto de Decreto, resultado del análisis y estudio de la Minuta en referencia, materia de este Dictamen.

A. TRÁMITE LEGISLATIVO



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

A continuación, se describe el proceso legislativo de la Minuta que motiva este Dictamen y se destacan algunos precedentes parlamentarios en la Cámara de Senadores, en este caso la Cámara de Origen, con los que se inició y continuó el proceso legislativo.

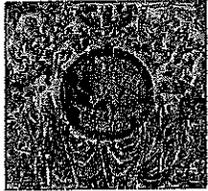
I. En sesión ordinaria celebrada el día 20 de noviembre de 2018, la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Primera, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

II. En sesión ordinaria celebrada el día 22 de mayo de 2019, el Senador Primo Dothé Mata, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Segunda, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

III. En sesión de la Comisión Permanente celebrada el día 03 de julio de 2019, la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h) y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; y de Estudios Legislativos, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

IV. En sesión ordinaria celebrada el día 10 de septiembre de 2019, la Senadora Patricia Mercado Castro, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial.

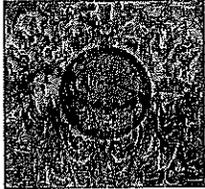
En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Segunda, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

V. En sesión ordinaria del día 05 de diciembre de 2019, el Pleno del Senado de la República dio cuenta de la rectificación de turno respecto de las iniciativas mencionadas anteriormente, para quedar en las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

VI. El 4 de diciembre de 2019, en reunión de Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, se aprobó el Dictamen respecto de las iniciativas con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

VII. El 5 de diciembre de 2019 el Dictamen aprobado en Comisiones Unidas, quedó de primera lectura en el Senado de la República.

VIII. El 11 de diciembre de 2019, el Pleno del Senado de la República, discutió y aprobó el dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, respecto



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

de las Iniciativas con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

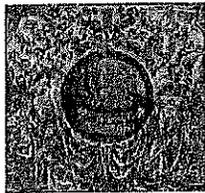
IX. El 12 de diciembre de 2019, la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, recibió de la Cámara de Senadores, la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

La Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados de la LXIV Legislatura, turnó la presente Minuta a la Comisión de Puntos Constitucionales, para Dictamen.

B. ANTECEDENTES

En atención a lo narrado en el segundo párrafo del inciso IX del apartado anterior, ésta Comisión se avocó a la elaboración del dictamen relacionado con la Minuta de referencia.

Ahora, si bien es cierto que de conformidad con lo establecido en el numeral uno del artículo 81 del Reglamento de la Cámara de Diputados, que a la letra dice "1. Los dictámenes que atiendan minutas deberán abocarse sólo a éstas", y que por esa razón el presente dictamen se ocupará exclusivamente de la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, recibida en esta Cámara de Diputados el día 12 de diciembre de 2019, también es cierto que se considera pertinente hacer del conocimiento del Pleno de esta Cámara de Diputados, que en esta LXIV Legislatura se han presentado diversas Iniciativas que coinciden con la materia de estudio y análisis de la Minuta de mérito; por lo que en atención a ello también se expondrán las mismas, máxime que sus consideraciones se tomarán en cuenta en la elaboración del presente dictamen, ello independientemente de que, en su caso, serán objeto de dictamen específico, como lo establece el trámite legislativo contenido en el Reglamento de la Cámara de Diputados.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

En consecuencia, y reiterando la claridad que tiene esta Comisión de Puntos Constitucionales en relación con el proceso de dictamen de la Minuta contenido en el Reglamento de la Cámara de Diputados, se subraya que las iniciativas que se detallan a continuación prueban el carácter plural de los proponentes sobre los temas de Movilidad y Seguridad Vial.

I. Iniciativa de los diputados Javier Ariel Hidalgo Ponce y Lucio Ernesto Palacios Cordero, *integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Morena*.

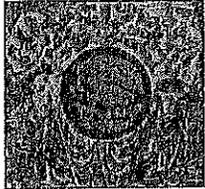
En sesión celebrada en fecha 5 de junio de 2019, los diputados Javier Ariel Hidalgo Ponce y Lucio Ernesto Palacios Cordero, *integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Morena*, presentaron Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones a los artículos 4º y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La Presidencia de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente, determinó dictar el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen".

Esta Iniciativa señala, en esencia:

a.- Que el reconocimiento y la protección de los derechos humanos son una materia que se encuentra en constante consolidación dentro del orden jurídico mexicano, pues son el conjunto de prerrogativas inherentes a la naturaleza de la persona, cuya realización efectiva resulta indispensable para el desarrollo integral del individuo que vive en una sociedad jurídicamente organizada.

b.- Que la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del año 2011, destacó la importancia de los derechos humanos y la responsabilidad del Estado para promoverlos, respetarlos, protegerlos y garantizarlos.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

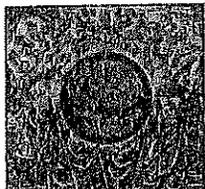
c.- Que cada día se avanza en el reconocimiento de nuevos derechos, como producto de la evolución y la dinámica social, donde van identificando nuevas dimensiones de la dignidad humana, considerando a las personas en lo individual y en lo colectivo. Este es el caso del derecho a la movilidad, que no sólo se relaciona con el traslado de personas de un lugar a otro, sino que implica entornos y condiciones imprescindibles para el ejercicio de otros derechos, en la cotidianidad. Por ejemplo, los derechos ambientales, el derecho a la salud, la educación, al trabajo, el derecho a la ciudad. En este sentido, la movilidad es un factor inherente al desarrollo, el bienestar y la vida productiva.

d.- Que el derecho a la movilidad valora a la sociedad en su conjunto, y reconoce la necesidad de proveer elementos e infraestructura que permita vivir con seguridad, tranquilidad y transitar en entornos libres de violencia y discriminación, es decir, donde se respete y garantice hasta el nivel máximo posible la dignidad humana.

e.- Que dado que el concepto de la movilidad es multidisciplinario, de manera enunciativa, y no limitativa, entre otras cuestiones, implica la adopción de criterios como el de la accesibilidad, el espacio público, la estructura vial, los medios y sistemas de transporte, la circulación peatonal y los planes de ordenamiento territorial, por lo que es necesario considerar en todo momento la satisfacción adecuada de los requerimientos sociales que tienen externalidades positivas.

f.- Que la movilidad es un derecho fundamental que debe estar garantizado, en igualdad de condiciones, a toda la población, sin diferencias derivadas del poder adquisitivo, condición física o psíquica, género o edad o cualquier otra causa. Es un derecho equiparable a los ya consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como el de la educación, vivienda, salud, salario digno, seguridad social y medio ambiente.

g.- Que es un fenómeno que merece una visión integral, ya que guarda una estrecha relación entre el entorno determinado en el que viven las personas, las alternativas con las que cuentan para llevar a cabo sus desplazamientos, así como con la planeación de los asentamientos humanos y el desarrollo. La



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

EXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

movilidad debe ser abordada también desde el punto de vista de su función en el combate de la desigualdad social y en la generación de inclusión y equidad social.

h.- Que por lo anterior, la iniciativa tiene por objeto impulsar un cambio sustancial, que permitiría reconocer el derecho a la movilidad como un derecho humano, el cual quedaría definido en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en un **nuevo sexto párrafo**. Ello, tendría implicaciones en los órdenes de gobierno federal, estatal y municipal, en el ámbito de sus respectivas facultades, para la adopción de nuevos esquemas de urbanización, leyes, reglamentos, programas y políticas públicas, tendiente a garantizar el ejercicio de dicho derecho.

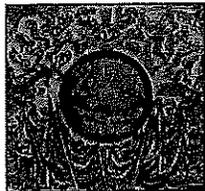
i.- Que para efecto de garantizar y salvaguardar este derecho humano, se propone facultar al Congreso de la Unión para legislar no sólo en materia de movilidad, sino también en aquellos temas relacionados con la seguridad vial.

j.- Que por tanto, esta Iniciativa propone establecer la obligación para las autoridades de todos los órdenes de gobierno del país, en implementar acciones encaminadas a garantizar que las personas realicen, en condiciones de seguridad vial, cada una de las actividades que decidan realizar, así como para que tengan acceso a los servicios básicos que el mismo Estado está obligado a proporcionar.

Con la finalidad de ilustrar las modificaciones que plantean los diputados Javier Ariel Hidalgo Ponce y Lucio Ernesto Palacios Cordero, esta Comisión dictaminadora consideran pertinente citar a continuación el Proyecto de Decreto de su propuesta.

"Decreto por el que se adiciona un nuevo párrafo sexto al artículo 4o., así como una fracción XXIX-X al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Único. Se adicionan un nuevo párrafo sexto al artículo 4o., recorriéndose los subsecuentes, y la fracción XXIX-X al artículo 73, ambos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Artículo 4o.[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones, personas conductoras de vehículos impulsados por tracción humana y personas usuarias del transporte público, fomentando una cultura de movilidad sustentable y sostenible.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Artículo 73. *El Congreso tiene facultad:*

I. a XXIX-W. [...]

XXIX-X. *Para expedir las leyes generales en materia de movilidad y seguridad vial, en los términos que establece esta Constitución.*



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

XXX. [...]

Transitorio

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

Segundo. *El Congreso de la Unión expedirá la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a un año a partir de la entrada en vigor del presente decreto.*

Tercero. *Las legislaturas de las entidades federativas, adecuarán la legislación correspondiente conforme a lo dispuesto en el presente Decreto y a la Ley General que apruebe el Congreso de la Unión en un plazo no mayor a 120 días a partir de la entrada en vigor de dicha Ley General.*

Cuarto. *Se deroga toda aquella disposición que contravenga el presente Decreto.”*

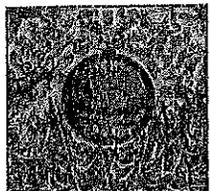
II. *Iniciativa de la diputada Julieta Kristal Vences Valencia, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena.*

En sesión celebrada en fecha 18 de febrero de 2020, la diputada Julieta Kristal Vences Valencia, *integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena*, presentó Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma el artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, determinó dictar el siguiente trámite: “Túrnese a la Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen”.

Esta Iniciativa señala, en esencia:

a.- Que el desplazamiento forzado interno representa una realidad y una problemática que los países tienen el deber de atender como parte de sus compromisos cardinales. El desplazamiento forzado interno afecta a miles de personas en distintos lugares del mundo, trastocando sus formas de vida al verse



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

obligados a dejar de manera imperiosa sus hogares, pertenencias y actividades cotidianas. Además, se trata de un proceso de desarraigo, incertidumbre e invisibilización del problema, al cual se suman la omisión por parte de las autoridades y la inexistencia de un marco legal que establezca los derechos de las personas desplazadas.

b.- Que la Organización de las Naciones Unidas, concretamente, identifica como causas del desplazamiento forzado interno a los conflictos armados, las situaciones de violencia, las violaciones a los derechos humanos o los desastres derivados de fenómenos naturales o antrópicos y proyectos de desarrollo (ONU, 1998). Asimismo, dentro del amplio proceso migratorio, las dimensiones que caracterizan y diferencian al desplazamiento forzado interno respecto de otras migraciones forzadas estriban en que no se producen cruces de las fronteras internacionales, sino que los contextos de expulsión y dinámicas de movilidad ocurren dentro de los límites nacionales o subnacionales.

c.- Que México no está exento de este flagelo, en donde se han denunciado los desplazamientos ocurridos en zonas indígenas por cuestiones religiosas, políticas o despojo de tierras; el desplazamiento de poblaciones rurales afectadas por la construcción de grandes obras de infraestructura, y también por fenómenos naturales como terremotos, huracanes e inundaciones que han afectado a poblaciones enteras. Una causa particularmente reciente ha sido la violencia de alto impacto derivada del crecimiento de las redes del narcotráfico y el crimen organizado.

d.- Que como consecuencia de las consideraciones anteriores, propone la adición de la fracción XXXI al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, recorriéndose en su orden las subsecuentes, para otorgar al Congreso de la Unión la facultad de expedir leyes generales en materia de movilidad humana y desplazamiento forzado interno.

Con la finalidad de ilustrar las modificaciones que plantea la diputada Julieta Kristal Vences Valencia, esta Comisión dictaminadora considera pertinente citar a continuación el Proyecto de Decreto de su propuesta.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

"Proyecto de decreto por el que se reforma la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos"

Artículo Único. *Se adiciona la fracción XXXI, pasando la actual fracción XXXI a fracción XXXII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para quedar como sigue:*

Artículo 73. *El Congreso tiene facultad:*

I. a XXX. ...

XXXI. *Para expedir leyes generales en materia de movilidad humana y desplazamiento forzado interno, y*

XXXII. Para expedir todas las leyes que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades anteriores, y todas las otras concedidas por esta Constitución a los Poderes de la Unión.

Transitorios

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

Artículo Segundo. *El Congreso de la Unión deberá expedir la legislación en materia de movilidad humana y desplazamiento forzado interno, dentro de los 180 días siguientes a la entrada en vigor de la reforma constitucional en dichas materias."*

C. CONTENIDO DE LA MINUTA

Los integrantes de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, del Senado de la República, coincidieron en reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; asimismo con la importancia de expedir la ley general en



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

materia de movilidad y seguridad vial, que salvaguarde la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles, que conserve el bienestar social y las buenas prácticas de las ciudadanas y los ciudadanos mexicanos.

En síntesis, sus argumentaciones, discusiones, posicionamientos y motivaciones, fueron las siguientes:

a.- Que dada la complejidad en materia de movilidad y seguridad vial en nuestro país, resulta conveniente llevar a cabo una regulación integral y coordinada en todos los ámbitos de gobierno, que sea visible y contemple todos los problemas que nos aquejan como ciudadanos en esta materia.

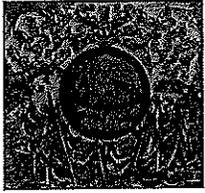
b.- Que en un estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 2018, en materia de seguridad vial, se destacan un total de 365,167 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, en donde un total de 4,227 personas tuvieron un cese de signos vitales y 89,191 resultaron heridos a causa de estos accidentes.

c.- Que de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada día alrededor de 3,500 personas fallecen en las carreteras, millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año; los niños, los peatones, los ciclistas y los ancianos son los usuarios más vulnerables de la vía pública.

d.- Que sin duda, los accidentes vehiculares son la causa principal de mortalidad en el país, tanto en conductores como en peatones, derivado de las malas prácticas para la conducción de un automóvil, así como un mal diseño vial.

e.- Que debido a ello, se considera fundamental velar por la seguridad de las ciudadanas y los ciudadanos, debido a que los accidentes de tránsito han alcanzado cifras alarmantes, convirtiéndose en una de las causas de muerte más comunes.

f.- Que es esencial que los países implementen medidas para hacer las vías más seguras, no sólo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías: peatones, ciclistas y motociclistas, toda vez que



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

existen altos índices de mortalidad debido a que no se llevan a cabo con alto rigor las medidas de seguridad ya implementadas en nuestro país, así como en el resto del mundo.

g.- Que como consecuencia de lo anterior, se considera necesario, en primer lugar, reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

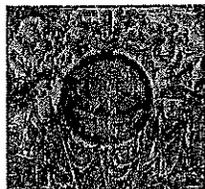
h.- Que, a fin de preservar, garantizar ese derecho y otorgar la mayor protección a las personas, es de importancia cardinal facultar al Congreso de la Unión para expedir la ley general en materia de movilidad y seguridad vial, en la que:

h.1.- Su finalidad sea salvaguardar la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles, que conserve el bienestar social y las buenas prácticas de las ciudadanas y los ciudadanos mexicanos.

h.2.- Tenga como objetivo homologar los criterios para la expedición de las normas que rigen el comportamiento de los usuarios en la vía pública, por lo que se deberán fijar las bases que contendrán los respectivos Reglamentos de Tránsito en materia infracciones y sanciones, lo que generará un mayor control respecto a las conductas que se susciten, y se tendrá una mejor aplicación del derecho evitando el proceso indebido, preservando un mejor comportamiento y el bienestar de la sociedad.

h.3.- Se establezca, en materia de movilidad y seguridad vial, la concurrencia del gobierno federal, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, debiendo quedar como exclusivas de los tres últimos niveles de gobierno, las de formular, aprobar y administrar la zonificación y los planes en materia de movilidad y seguridad vial, con el fin de erradicar los índices de accidentes automovilísticos, así como los índices de mortalidad y de personas heridas por conductas viales negativas.

En este contexto de la concurrencia, también deberán incluirse los criterios para la planeación de la movilidad y seguridad vial.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

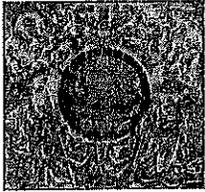
COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Se coincide con la propuesta de la legisladora.

Dicho lo anterior, a continuación se expone un cuadro comparativo en el que se ilustra el texto vigente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos al momento de elaborarse el presente dictamen, y el texto de la Minuta motivo de este Dictamen, en positivo y sin modificaciones.

TEXTO CONSTITUCIONAL VIGENTE	TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
Artículo 4o. La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de la familia.	Artículo 4o. ...
Toda persona tiene derecho a decidir de manera libre, responsable e informada sobre el número y el espaciamiento de sus hijos.	...
Toda persona tiene derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad. El Estado lo garantizará.	...
Toda Persona tiene derecho a la protección de la salud. La Ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitución. La Ley definirá un sistema de salud para el bienestar, con el fin de garantizar la extensión progresiva, cuantitativa y cualitativa de los servicios de salud para la	...



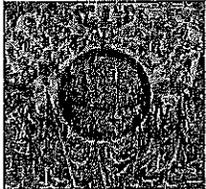
**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

EXEQUUTIVA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

TEXTO CONSTITUCIONAL VIGENTE	TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
atención integral y gratuita de las personas que no cuenten con seguridad social.	
Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.	...
Toda persona tiene derecho al acceso, disposición y saneamiento de agua para consumo personal y doméstico en forma suficiente, salubre, aceptable y asequible. El Estado garantizará este derecho y la ley definirá las bases, apoyos y modalidades para el acceso y uso equitativo y sustentable de los recursos hídricos, estableciendo la participación de la Federación, las entidades federativas y los municipios, así como la participación de la ciudadanía para la consecución de dichos fines.	...
Toda familia tiene derecho a disfrutar de vivienda digna y decorosa. La Ley establecerá los instrumentos y apoyos necesarios a fin de alcanzar tal objetivo.	...
Toda persona tiene derecho a la identidad y a ser registrado de manera	...



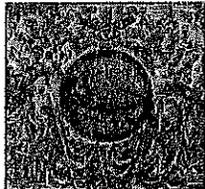
**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

TEXTO CONSTITUCIONAL VIGENTE	TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
inmediata a su nacimiento. El Estado garantizará el cumplimiento de estos derechos. La autoridad competente expedirá gratuitamente la primera copia certificada del acta de registro de nacimiento.	
En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral. Este principio deberá guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la niñez.	...
Los ascendientes, tutores y custodios tienen la obligación de preservar y exigir el cumplimiento de estos derechos y principios.	...
El Estado otorgará facilidades a los particulares para que coadyuven al cumplimiento de los derechos de la niñez.	...
Toda persona tiene derecho al acceso a la cultura y al disfrute de los bienes y servicios que presta el Estado en la materia, así como el ejercicio de sus derechos culturales. El Estado promoverá los medios para la difusión y desarrollo de la cultura, atendiendo	...



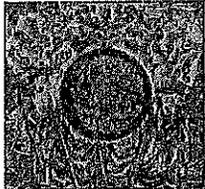
**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LVII LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

TEXTO CONSTITUCIONAL VIGENTE	TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
a la diversidad cultural en todas sus manifestaciones y expresiones con pleno respeto a la libertad creativa. La ley establecerá los mecanismos para el acceso y participación a cualquier manifestación cultural.	
Toda persona tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte. Corresponde al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia.	...
El Estado garantizará la entrega de un apoyo económico a las personas que tengan discapacidad permanente en los términos que fije la Ley. Para recibir esta prestación tendrán prioridad las y los menores de dieciocho años, las y los indígenas y las y los afroamericanos hasta la edad de sesenta y cuatro años y las personas que se encuentren en condición de pobreza.	Sin correlativo.
Las personas mayores de sesenta y ocho años tienen derecho a recibir por parte del Estado una pensión no contributiva en los términos que fije la Ley. En el caso de las y los indígenas y las y los afroamericanos esta prestación se otorgará a partir de los sesenta y cinco años de edad.	Sin correlativo.
El Estado establecerá un sistema de becas para las y los estudiantes de todos los niveles escolares del sistema	Sin correlativo.



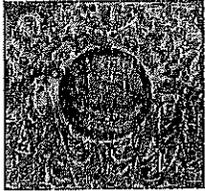
**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

TEXTO CONSTITUCIONAL VIGENTE	TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
de educación pública, con prioridad a las y los pertenecientes a las familias que se encuentren en condición de pobreza, para garantizar con equidad el derecho a la educación.	
Sin correlativo.	Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
Artículo 73. El Congreso tiene facultad:	Artículo 73. ...
I. a XXIX-B. ...	I. a XXIX-B. ...
XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución;	XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;
XXIX-D. a XXXI. ...	XXIX-D. a XXXI. ...

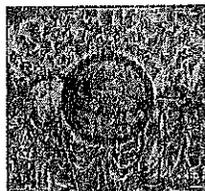


**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

TEXTO CONSTITUCIONAL VIGENTE	TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
<p>Artículo 115. Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:</p>	<p>Artículo 115. ...</p>
<p>I. a IV. ...</p>	<p>I. a IV. ...</p>
<p>V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:</p>	<p>V. ...</p>
<p>a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;</p>	<p>a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;</p>
<p>b) a i) ...</p>	<p>b) a i) ...</p>
<p>En lo conducente y de conformidad a los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, expedirán los reglamentos y disposiciones administrativas que fueren necesarios. Los bienes inmuebles de la Federación ubicados en los Municipios estarán exclusivamente bajo la jurisdicción de los poderes federales, sin perjuicio de los</p>	<p>...</p>



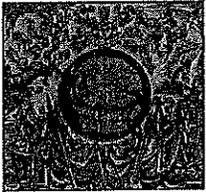
**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

UNIV LEGISLATIVA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

TEXTO CONSTITUCIONAL VIGENTE	TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
convenios que puedan celebrar en términos del inciso i) de esta fracción;	
VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros con apego a la ley federal de la materia.	VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial , con apego a las leyes federales de la materia.
VII. a X. ...	VII. a X. ...
Artículo 122. La Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.	Artículo 122. ...
A. y B. ...	A. y B. ...
C. La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en	C. ...

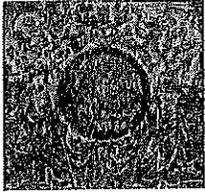


**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LEY LEGISLATIVA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

TEXTO CONSTITUCIONAL VIGENTE	TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
términos de la ley que emita el Congreso de la Unión.	
Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.	Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; movilidad y seguridad vial ; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.
La ley que emita el Congreso de la Unión establecerá la forma en la que se tomarán las determinaciones del Consejo de Desarrollo Metropolitano, mismas que podrán comprender:	...
a). a c). ...	a) a c). ...
D. ...	D. ...
	TRANSITORIOS
	Primero.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.
	Segundo.- El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

TEXTO CONSTITUCIONAL VIGENTE	TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
	excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.
	Tercero.- El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.

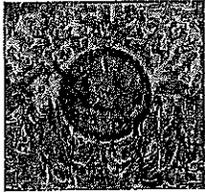
D. PARLAMENTO ABIERTO VIRTUAL

I. En reunión de fecha 19 de marzo de 2020, la Comisión de Puntos Constitucionales acordó la realización de un Parlamento Abierto Virtual en materia de movilidad y seguridad vial, mismo que se llevó a cabo el 24 de marzo del presente año.

Dicho lo anterior, esta Comisión de Puntos Constitucionales, considera pertinente insertar en este rubro, la relatoría del Parlamento Abierto Virtual, a fin de enriquecer el presente Dictamen.

"RELATORÍA PARLAMENTO ABIERTO VIRTUAL

ANÁLISIS SOBRE LA INICIATIVA DEL DERECHO A LA MOVILIDAD



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

24 de marzo de 2020

Se dio inicio a las 11:00 horas, con los siguientes participantes:

DIP. ALEIDA ALAVEZ RUIZ	PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES
DIP. JAVIER HIDALGO	PROPONENTE DE *LA INICIATIVA
DIP. ERNESTO PALACIOS CORDERO	PROPONENTE DE LA INICIATIVA
ROMÁN MEYER FALCÓN	SECRETARIO DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO
ANETTE RAMÍREZ	GERENTE DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN MOVILIDAD, WRI
CLAUDINA DE GYVES	LIGA PEATONAL
ADRIANA LOBO DE ALMEIDA	DIRECTORA EJECUTIVA DE WORLD RESOURCES INSTITUTE MÉXICO
JAVIER GARDUÑO ARREDONDO	TITULAR DE LA UNIDAD DE POLÍTICAS, PLANEACIÓN Y ENLACE INSTITUCIONAL DE SEDATU
ARELI CARREÓN	BICITEKAS
BERNARDO BARANDA SEPÚLVEDA	DIRECTOR PARA LATINOAMÉRICA DEL INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO (ITDP)
ALEJANDRA LEAL VALLEJO	DIRECTORA DE CÉNTRICO
MARIANA OROZCO CAMACHO	DIRECTORA DE VINCULACIÓN METROPOLITANA, SEDATU
GILBERTO ANAYA	CULTURA VIAL AC
GHIGO DITOMMASO	GEHL INSTITUTE

La **Diputada Aleida Alavez Ruiz, Presidenta de la Comisión de Puntos Constitucionales**, expuso que en el transcurso del día se escuchara a servidores públicos, académicos y representantes de organizaciones de la sociedad civil sobre la importancia de que los tres órdenes de gobierno establezcan medidas que garanticen el derecho humano a transitar con seguridad y a un buen gobierno, a través de la planeación gubernamental.

Precisó que el eje de este foro es la minuta de reforma constitucional que envía el Senado de la República a la Cámara de Diputados, que fue turnada para su dictamen a la Comisión de Puntos Constitucionales; esta minuta



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

propone modificar los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En estos artículos se propone reconocer el derecho humano a la movilidad y seguridad vial; dar facultades al Congreso de la Unión para expedir una ley general de la materia que regule la concurrencia de los tres órdenes de gobierno, así como facultar a los municipios y zona metropolitana del Valle del México para establecer medidas de planeación en favor de estos derechos.

Mencionó que ésta es una oportunidad de colocar al ciudadano al centro de la actividad legislativa.

Dijo que el especialista en derecho administrativo Eberhard Schmidt-Assmann sostiene que "sólo a través de la cooperación con la sociedad puede obtener el Estado información que precisa para llevar a cabo su función directa y de liderazgo".

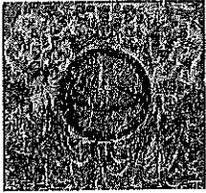
Expuso que es fundamental que en la normatividad secundaria será necesario establecer mecanismos eficaces de participación ciudadana, sin la cual esta propuesta no será posible.

Dijo que el municipio también es actor principal del cumplimiento de estos derechos, por lo que se requerirá de su apoyo para lograr una planeación que establezca en sus planes de desarrollo las garantías necesarias para que el ciudadano y la sociedad en su conjunto accedan al disfrute de estos derechos.

Expresó que esta Minuta deviene de un gran consenso entre las fuerzas políticas en el Senado y que en la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados se trabajará para que una vez que quede firme el contenido del artículo 4o. Constitucional la Minuta sea discutida por el pleno de dicha Comisión.

A continuación se dio el uso de la palabra a **Román Meyer Falcón, Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano**, quien mencionó que el derecho a la movilidad es un tema crucial y corresponde al legislativo y ejecutivo establecer mecanismos de coordinación con los diferentes órdenes de gobierno.

Señaló que en las zonas metropolitanas ha sido un problema notorio, pues se trata de un tema de seguridad pública y desarrollo económico.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Expuso que se tiene una oportunidad para conformar el marco normativo abordando un tema que se ha estado trabajando en la Secretaría, a través de un diagnóstico base en materia de movilidad nacional.

Es un tema de incidencia a nivel local, sobre todo en el orden de los gobiernos estatales, se debe asegurar el derecho a la movilidad y concatenarlo con la Ley de Seguridad Vial.

Finalmente, destacó la importancia de la movilidad para la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Posteriormente, el **diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce**, celebró la realización de este foro virtual. Mencionó que en conjunto con el diputado Ernesto Palacios Cordero presentó una Iniciativa ante la Comisión Permanente y posteriormente fue retomada por el Senado de la República, devolviéndose a la Cámara de Diputados.

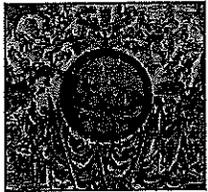
Destacó la importancia del tema de la movilidad en el que poco a poco se ha ido avanzando y dijo que hacerlo visible empodera a los ciudadanos para poder hacerlo exigible, lo que logrará transformar las ciudades en ciudades más humanas.

En seguida se dio la palabra al **diputado Ernesto Palacios Cordero**, quien señaló la importancia de acompañar esta reforma en materia de movilidad, que permitirá contar con una sociedad más amable, sostenible, incluyente y sin discriminación.

En este sentido, celebró la realización del foro.

A continuación se dio el uso de la voz a **Román Meyer Falcón, Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano**, que calificó a la movilidad como un tema fundamental para el desarrollo del individuo, para el desarrollo económico y la prosperidad del país. Acto seguido dio la bienvenida a todos los participantes.

En seguida se dio la palabra al **diputado Ernesto Palacios Cordero**, quien recordó que la presentación de su Iniciativa ocurrió de manera paralela a la discusión del Senado de la República en la materia. Expresó que los derechos humanos son construcciones sociales, es decir, obedecen a los cambios de las sociedades, lo que aplica en el presente caso.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Expuso que el derecho a la movilidad ya tiene antecedentes en diversos instrumentos, como la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad; asimismo, este derecho ha sido reconocido por las organizaciones de la sociedad civil.

Señaló que reconocer el derecho a la movilidad implica:

- Que el Estado tiene obligaciones irrenunciables.
- El tener acceso a otros derechos humanos ligados al derecho a la movilidad, como el derecho a la ciudad, al espacio público, a la vivienda, al esparcimiento sano, la cultura, entre otros.

De igual modo, el diputado expresó que el derecho a la movilidad es mucho más urgente al hablar de grupos que tradicionalmente han sido discriminados como los adultos mayores o las personas con discapacidad.

En este sentido, se debe implementar una estrategia integral.

Posteriormente se dio la palabra a **Anette Ramírez, Gerente de Políticas Públicas en Movilidad de WRI**, quien expuso que el reconocimiento del derecho a la movilidad está íntimamente relacionado con el ejercicio de derechos humanos y sociales. Significa contribuir activamente con la mejora de la equidad y calidad de vida de la ciudad.

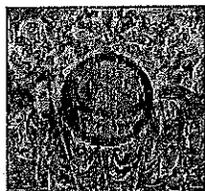
Por lo tanto, se debe abordar desde una perspectiva más trascendental, lo que incluso podría concebirse como un pilar en la innovación de la estrategia nacional y mundial para la reducción de la pobreza, la inequidad y la violencia.

Es el derecho a la movilidad sumado con accesibilidad y conectividad, aquello que constituye una de las expresiones físicas de la democracia, la protección a minorías, la libertad y justicia social en las ciudades.

La ponente señaló que es el medio que facilita la expresión más natural de vida.

Para la sociedad civil es importante que la movilidad vaya acompañada de sustentabilidad y equidad.

Expresó que este derecho implica un impacto directo en los indicadores de carencia social con base en los que México mide la pobreza.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LIX LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Señaló que hoy se tienen cerca de 40 millones de personas clasificadas como población vulnerable o con carencias sociales y casi 9 millones como vulnerables por ingresos. En ello la movilidad juega un papel importante.

El rezago educativo depende en gran medida de la cercanía de las personas para tener acceso a ella, lo mismo aplica con servicios de salud y otros derechos. De este modo, el derecho a la movilidad se conecta con la competitividad que tienen las ciudades de ofrecer estas oportunidades y ofrecerlas de manera equitativa.

En cuanto al tema de equidad, expuso que existe una situación crítica que se manifiesta a través de la movilidad. Al respecto la ponente destacó lo siguiente:

- La miopía sobre las necesidades de las mujeres como un grupo en situación de vulnerabilidad.
- Inequidad en el diseño y operación en los proyectos de movilidad.
- Ausencia de participación de mujeres en procesos deliberativos.

Señaló 2 niveles de incorporación del enfoque de género:

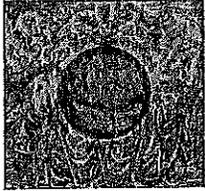
- Desde el diseño de la política pública y,
- Gestión de proyectos y la manera de evaluarlos.

Habló de la violencia sexual contra mujeres en el transporte público, por lo que existe la necesidad de que las mujeres se sientan seguras al desplazarse.

Mencionó que las medidas y políticas que se han diseñado para prevenir y proteger a las mujeres como usuarias de los servicios de movilidad tienden a responsabilizar a la víctima de su propia protección.

En este sentido, dijo que el marco en materia de movilidad debe ser con enfoque de género, lo que permitirá intervenciones focalizadas en infraestructuras marco. Expresó que la planeación de la movilidad debe incorporar a las mujeres, distinguiendo los diferentes patrones de viaje que las mujeres enfrentan y proveyendo comunicación informativa y efectiva.

A continuación se dio la palabra a **Claudia de Gyves, de Línea Peatonal**, quien expresó que el derecho a la movilidad ya se encuentra contemplado en algunas normatividades estatales, pero lo ideal es que sea desde lo federal que dicho derecho quede garantizado.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
CIVIL LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

Dijo que si bien la movilidad debe quedar establecida como un derecho, habrá que crear herramientas que lo vinculen con el desarrollo urbano y ordenamiento territorial.

Recalcó el tema de la movilidad de las mujeres, que es un sector que tiene una experiencia muy distinta, lo que deberá tomarse en cuenta en los mecanismos que deberán hacer efectivo el derecho a la movilidad.

Acto seguido, se dio la palabra a **Adriana Lobo de Almeida, Directora Ejecutiva de World Resources Institute Mexico**, quien expresó que la movilidad está intrínsecamente vinculada con el ejercicio de derechos humanos y sociales. Dijo que reconocer el derecho a la movilidad significa contribuir a la mejora en la equidad y calidad de vida de las ciudades.

Es un derecho que permite el ejercicio de los derechos humanos y sociales principalmente de las personas menos privilegiadas. Se traduce en un pilar en la innovación de la estrategia nacional y mundial para la reducción de la pobreza, la inequidad y la violencia.

Habló de la dimensión de género en materia de movilidad que muy pocas veces es visto.

Dijo que 41% de los homicidios contra mujeres ocurren en vía pública. Es decir, las mujeres se colocan en riesgo al salir a hacer sus actividades.

Resaltó la importancia de tener autonomía y la capacidad de poder moverse o no, influye sobre ello.

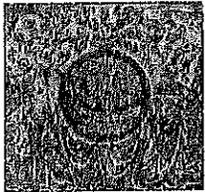
En términos de empleo el 55.3% de las mujeres de más de 15 años no tiene acceso a trabajos formales. En trabajos informales las mujeres usan transporte público para ir a trabajar.

En este sentido, la movilidad no es neutra, sino que enmarca relaciones de poder desiguales.

Cuando se entiende la movilidad desde una perspectiva sociológica, se pueden comprender las relaciones de manera particular hacia las mujeres.

La ausencia de una visión de género contribuye de manera implícita a la perpetuación de formas de violencia contra la mujer.

En materia de movilidad señaló las siguientes cifras:



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

- En la Ciudad de México, de 46 millones de viajes, 25 millones son de mujeres.
- 70% de las mujeres se sienten inseguras en espacios públicos.
- 41% de las mujeres se mueven a pie, contra 25% de los hombres.
- El 7% de las mujeres utiliza transporte colectivo contra 11% de los hombres.
- La mujer elige modos más caros de transporte para contrarrestar la sensación de inseguridad.
- Para las mujeres ir de compras representa el 18% de sus viajes.

El enfoque de género es importante en el derecho a la movilidad pues no será equitativa en su enfoque constitucional si no se toma en cuenta el tema género.

La ponente expresó que el primer paso es asegurar la participación femenina en la movilidad. Se requiere de una transformación cultural sobre la concepción de las mujeres como grupo plural.

A continuación, se dio la palabra a **Javier Garduño Arredondo, Titular de la Unidad de Políticas, Planeación y Enlace Institucional de SEDATU**, quien mencionó que es un proceso que llevará más tiempo para ver resultados.

Señaló que la garantía de un derecho en la Constitución no es un fin sino un medio y que si este proceso resulta exitoso, este será un solo paso del proceso que seguirá con vida y tiene como objetivo transformar la vida de las personas que enfrentan mala calidad en el transporte.

Reconoció que sí se puede hacer más con menos, como se ha visto desde que inició esta administración.

Al respecto, precisó que en 2019 la Secretaría aun teniendo una reducción en presupuesto respecto del año pasado, lo hizo más eficiente, al destinar 21 por ciento para subsidio.

Dijo que la situación económica a nivel internacional va a empeorar, lo que nos colocará en serios problemas para garantizar movilidad y demás derechos contemplados en la Constitución.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Expuso que frente a situaciones complejas como la que vivimos, los 3 niveles de gobierno tienen que ser capaces de establecer 3 criterios orientadores del presupuesto para acercarse a la garantía de derechos:

1. No discriminación. Principio orientador en materia de derechos humanos.

El presupuesto público en movilidad discrimina a los grupos más vulnerables. El 70% se destina a atender a la población que tiene acceso a un vehículo particular como medio de transporte y no a los que van a pie.

2. Uso del máximo de los recursos disponibles. Evitar los gastos en temas no esenciales. Enfocarse en el tema del fondo metropolitano. Movilizar el máximo nivel de recursos disponibles.
3. Realización progresiva del derecho de movilidad. Movilización colectiva. Fijar metas factibles que puedan lograrse en corto y mediano plazo e ir las mejorando.

En seguida se dio el uso de la voz a **Areli Carreón, Bicitekas**, quien expresó que se ha ido construyendo la noción del derecho a la movilidad como un derecho llave, es decir, la capacidad de movernos nos permite ejercer el resto de los derechos.

Señaló que se debe reconocer que las personas tenemos derecho a movernos lo que no es un derecho nuevo o de reciente creación.

Dijo que se debe pensar de manera integral, pues no hay nada que esté separado en materia de derechos.

Mencionó que la seguridad vial es uno de los objetivos de desarrollo sostenible que como sociedad nos proponemos alcanzar.

Dijo que lo que se ha visto con la ley de movilidad de la Ciudad de México de 2014, es que ha sido complicado bajar esa ley a la vida cotidiana porque quien la lee no la entiende. Por lo que es importante poner atención en este punto.

De igual modo, es fundamental que la legislación tenga su correspondiente en el presupuesto y tener presente que éste es el arranque de un proceso largo.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Posteriormente, **Bernardo Baranda Sepúlveda, Director para Latinoamérica del Instituto de políticas para el Transporte y el Desarrollo**, expresó que la movilidad es un derecho y una necesidad básica.

Este concepto considera los diferentes trayectos de viaje y es importante pensar más en el individuo que en las vías de transporte.

Señaló que se debe garantizar que las personas lleguen en condiciones de seguridad y con el menor impacto posible al medio ambiente.

A continuación se dio el uso de la palabra a **Alejandra Leal Vallejo, Directora de Céntrico**, quien expuso las siguientes estadísticas:

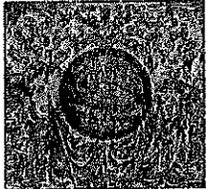
- Para ir al trabajo se usa:
 - ✓ 30.8% Camión
 - ✓ 29.2% Vehículo particular
 - ✓ 20.7% Caminando
 - ✓ 5.8% Bicicleta

- Para Ir a la escuela se usa:
 - ✓ 52% Caminando
 - ✓ 24.1% Camión
 - ✓ 19.5% Vehículo particular
 - ✓ 1.5% Bicicleta

Mencionó que hay un estudio del Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública de la Cámara de Diputados sobre movilidad urbana. Señala que de aquellas personas cuyo ingreso familiar mensual es menor de 6 mil pesos, el 75% utiliza el transporte público.

Dijo que el último reporte del gobierno federal muestra datos de 2006 en temas de seguridad vial, lo que significa que se necesitan datos más recientes.

Expresó que de acuerdo con CONAPRA en 2016, 16,185 personas murieron en accidentes viales, la mayoría en entornos urbanos; mientras que los peatones representan el 44 % de estas muertes y los ciclistas el 1.9%.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LEY LEGISLATIVA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

La ponente habló de la importancia de dejar de hablar de números y empezar a hablar de personas.

Mencionó que el tener acceso al derecho a la movilidad es vital para tener acceso a otros derechos.

Dijo que un primer referente para este derecho fue el informe de 2012 de la entonces Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. Señaló que el derecho a la movilidad es la disposición por parte de todas las personas de un sistema de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

La ponente destacó que Colima, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Oaxaca, Quintana Roo, Sinaloa y Ciudad de México ya reconocen este derecho.

Dijo que en marzo de 2010, la Asamblea General de la ONU proclamó el periodo **2011-2020 "Decenio de Acción para la Seguridad Vial"**, con el objetivo de reducir en 50% las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

Destacó que en México en el marco del decenio, los secretarios de Salud y de la SCT firmaron el 12 de mayo de **2011**, la **Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020**. Aunado a ello, en el mes de abril de 2011, el Senado de la República aprobó un Punto de Acuerdo promulgando la década 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial en México.

México es firmante de la Declaración de Estocolmo, en donde se reconoce que el objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales. ^[L SEP]

Entre los compromisos a los que México se sumó están:

- Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos;

- Acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad;
- Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad.

Finalmente señaló que quienes menos tienen son quienes más dependen de un sistema de transporte público de baja calidad y de entornos inseguros para caminar y andar en bicicleta. Son quienes más porcentaje de su ingreso dedican a pagar costos de transporte y quienes más tiempo dedican a trasladarse. Mejorar la movilidad sustentable, mejora la calidad de vida de las personas de menores recursos.

El impacto en la economía familiar de una lesión grave por accidentes viales es altísimo, tanto por los costos de hospitalización, recuperación, pérdida del empleo o lo peor, pérdida de un ser querido. Nadie debe pasar por esa situación, cuando hay estrategias para prevenirlo.

A continuación se dio el uso de la palabra a **Mariana Orozco Camacho, Directora de Vinculación Metropolitana SEDATU**, quien habló del Diagnóstico normativo en materia de movilidad elaborado por SEDATU, SEGOB Y SEMARNAT, lo que solicitó que sea tomado como punto de partida.

Dijo que el diagnóstico posiciona los retos que se han enfrentado en la materia, que existen retos para propiciar la implementación de marcos locales y federales y que es necesario que el marco normativo en la materia contenga lineamientos para actuar sobre 4 elementos:

- ✓ Ordenamiento territorial
- ✓ Transporte
- ✓ Tránsito
- ✓ Medio ambiente



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

En este sentido, señaló que ya existen leyes federales y locales que abordan diversos aspectos relacionados con la movilidad como lo son: La Ley General de Asentamientos Humanos, Ley General de Cambio Climático, Ley general del Equilibrio Ecológico y Medio Ambiente, entre otras.

Es necesario tener claras todas estas leyes que influyen en la inseguridad vial que quita la vida a 24 mil personas al año en nuestro país.

La ponente mencionó que se debe realizar el trabajo necesario para que esta iniciativa de incluir el derecho humano a la movilidad sea una realidad. Asimismo, precisó que a nivel internacional, la declaración de Estocolmo nos obliga a establecer los mecanismos para reducir al 50% las muertes viales hacia 2030.

Expresó que en este análisis se deben tomar en cuenta además temas como: seguridad pública, inclusión, resiliencia y sostenibilidad como lo manda la Agenda 2030.

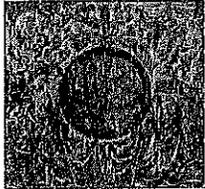
Hizo énfasis en no dejar de lado la adecuación de la normatividad secundaria que sería necesaria a partir de la reforma constitucional que se apruebe, sin dejar de lado la normatividad local.

Precisó que se debe partir de la definición de movilidad que ya se tiene en la Ley General de Asentamientos Humanos.

Finalmente expuso que el reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad es inminente y vale la pena indagar en el contenido normativo de este derecho para reconocer las obligaciones del Estado y las personas y que no quede en letra muerta, destacando que México sería vanguardista al integrar este derecho en su Constitución.

Dijo que la movilidad como derecho se encuentra en proceso de configuración y requiere toda nuestra atención, debiendo considerar la tendencia en inversión de infraestructura que se ha generado a favor de los modelos motorizados, la generación de licencia, obligación de seguros, por mencionar algunos.

En seguida se dio el uso de la palabra a **Gilberto Anaya, Cultura Vial A.C.**, quien señaló que el modelo actual en materia de movilidad es insostenible. Dijo que:



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
UNIV. LEGISLATIVA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

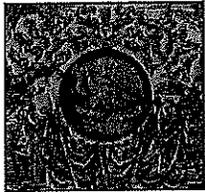
- ✓ Hoy en la mayor parte del país se gestiona el tráfico.
- ✓ La mayor inversión de infraestructura se destina a automotores.
- ✓ La velocidad de los automotores disminuye a 6.4km/h en hora pico.
- ✓ El tráfico causa que las personas pierdan hasta 150 horas en sus traslados, lo que en términos económicos significa 94 mil millones de pesos al año en las 32 ciudades más grandes del país.
- ✓ Esas 150 horas adicionales generan enfermedades respiratorias y de obesidad.
- ✓ El 80% de las personas cree que el automóvil es la modalidad en que se transporta la mayor parte de la población, sin embargo el 40% usa transporte público, 33% a pie, 19% en automóvil y 8% se transporta de otras formas. No obstante el 47% de inversión en infraestructura se destina al automóvil.
- ✓ En tiempo y pérdidas económicas los usuarios de transporte público pierden 69 mil millones de pesos, mientras que los automovilistas pierden 25 mil millones de pesos.
En este sentido hay inequidad en términos de tiempo y dinero que pierden los usuarios del transporte público.
- ✓ 11 millones de viaje en la Ciudad de México se hacen a pie.
Se debe reorientar el presupuesto hacia los modos de transporte más utilizados.
- ✓ En ciudades como Ciudad de México, Guadalajara, Mérida y Tijuana hay planes de movilidad sustentable.

El ponente expresó que en términos generales hay un impulso heterogéneo de movilidad. Sin embargo, se quiere cambiar el paradigma, de transportar vehículos a transportar personas.

Se debe redemocratizar el uso del espacio público, privilegiando la seguridad, dignidad, comodidad y salud de las personas.

Mencionó que el derecho a la movilidad es un derecho llave que nos permite tener acceso a otros derechos, como el derecho a la educación, al trabajo y a la salud.

Expuso que hoy el espacio público está tomado por el auto particular, cada uno requiere 120 metros cuadrados, tomando en cuenta estacionamiento en el origen y destino, así como espacios de transición, mientras que una persona ocupa un espacio de 30 metros cuadrados. En este sentido, se debe recuperar el espacio público para las personas.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

El ponente externó que elevar a rango constitucional el derecho a la movilidad va a permitir ordenar las prioridades de inversión de los gobierno, local, estatal y federal.

En este cambio de paradigma se pueden adoptar las mejores prácticas internacionales, tomando en cuenta que México es un territorio muy diverso pero la mayor parte de las 32 ciudades más grandes son planas. En algunos casos podremos inspirarnos en Amsterdam y en otros en Bogotá.

Dijo que en movilidad sustentable hay 40 años de experiencias de prueba y error en ciudades como Amsterdam y Copenhague y que es imperativo generar políticas públicas que permitan optimizar y priorizar las inversiones.

Finalmente, expresó que revertir las externalidades negativas del actual modelo generará ahorros extraordinarios en el futuro inmediato pero también en el distante.

Diputada Aleida Alavez Ruiz, Presidenta de la Comisión de Puntos Constitucionales, quien comenzó su participación señalando que empezar haciendo una reflexión sobre el nuevo federalismo en nuestro país.

Señaló que el pacto fundacional de nuestra República implica un acuerdo de voluntades de las entidades federativas para ceder a la Federación ciertas competencias para dar unidad y cohesión nacional, como lo establece el artículo 124 de nuestra Constitución.

Sin embargo, en las últimas décadas se ha visto cómo los problemas y necesidades de las entidades y municipios han rebasado esas competencias, por lo que hemos transitado de un régimen federalista dual, Federación – Entidades, a un Estado federalista de tipo cooperativo.

Dijo que el federalismo cooperativo implica que tanto el gobierno federal como los gobiernos provinciales colaboran sostenidamente, cada uno en su zona competencial, poniendo en común sus respectivas facultades y recursos para la realización de determinados fines.

La diputada mencionó que pueden distinguirse dos tipos de cooperación: Federación-estados, en que cada uno, dentro de sus respectivas competencias, realiza proyectos en común. La cooperación horizontal se da exclusivamente entre los estados sin intervención de la Federación. El inicio de la adopción de este modelo se dio con la concurrencia normativa en educación y salubridad.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

En tales casos, es a través de leyes-marco o leyes generales, que los órganos centrales responsabilizan paulatinamente a las autoridades regionales del ejercicio de determinados cometidos públicos, cuyas decisiones ameritan una mayor proximidad geográfica y comunitaria con los gobernados.

Este tipo de descentralización parsimoniosa se dirige al afianzamiento de las autonomías regionales, pero sin que ello implique la renuncia final de los órganos centrales al arbitraje del proceso en su nivel de decisión más general.

Basta ver el desarrollo que ha tenido el artículo 73 de nuestra Constitución para entender este nuevo federalismo del que hoy hablamos. En este sentido, precisó que al día de hoy, la Comisión de Puntos Constitucionales tiene turnadas 54 iniciativas para reformar el artículo 73 de la Constitución.

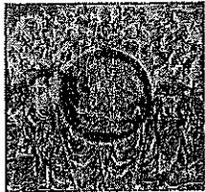
Señaló que la minuta que envió el Senado para reformar los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, plantea la emisión de una Ley General en materia de movilidad y seguridad vial.

Dijo que la Convención Americana de Derechos Humanos establece en sus artículos 1 y 2 la obligación, para los Estados parte, la adecuación normativa interna a los parámetros establecidos en la Convención, esto implica la adopción de medidas en dos vertientes:

I.- La supresión de las normas y prácticas de cualquier naturaleza que entrañen violación a las garantías previstas en la Convención o que desconozcan los derechos allí reconocidos u obstaculicen su ejercicio, y

II.- La expedición de normas y el desarrollo de prácticas conducentes a la efectiva observancia de dichas garantías.

La primera vertiente se satisface con la reforma, la derogación o la anulación de las normas o prácticas que tengan esos alcances, según corresponda. La segunda, obliga al Estado a prevenir la recurrencia de violaciones a los derechos humanos y, por eso, debe adoptar todas las medidas legales, administrativas y de otra índole que sean necesarias para evitar que hechos similares vuelvan a ocurrir en el futuro.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

En este sentido, reconocer el derecho a la movilidad y seguridad vial y su correspondiente regulación son medidas que se deben abordar para positivizar estos derechos humanos.

A continuación, la diputada hizo una breve síntesis de la evolución de los derechos humanos, para ubicar los temas en análisis.

Señaló que las tres primeras generaciones de derechos humanos, son producto sobre todo de la evolución política de las sociedades nacionales y la internacional, en esta última generación que está apareciendo y sobre la cual se debate mucho todavía, por los diferentes derechos que comprende, el peso de la tecnología y la globalización son más importantes.

En la mayor parte de los casos de esta nueva generación, se trata de nuevos derechos, pero en otros se trata de derechos ya enunciados y regulados anteriormente pero redefinidos por las nuevas condiciones de la sociedad, la tecnología y la globalización.

Dijo que es en esta generación en donde ubicamos al derecho a la movilidad y seguridad vial.

La diputada mencionó que en la minuta se reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; asimismo coincidimos con la importancia de expedir la Ley General en materia de movilidad y seguridad vial, que salvaguarde la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles, que conserve el bienestar social y las buenas prácticas de las ciudadanas y los ciudadanos mexicanos.

Dada la complejidad en materia de movilidad y seguridad vial en nuestro país, resulta conveniente llevar a cabo una regulación integral y coordinada en todos los ámbitos de gobierno que sea visible y contemple todos los problemas que nos aquejan como ciudadanos en esta materia.

Es importante mencionar que la propuesta que contempla la minuta comprende:

- A) Reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial,
- B) Facultar al Congreso de la Unión para crear ley general en materia de movilidad y seguridad vial con la finalidad de redistribuir las



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

obligaciones en esta materia competencia de los tres órdenes de gobierno

- C) Instituir y homologar los criterios y la planeación de movilidad y seguridad vial en concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

La minuta, en sus consideraciones, establece diversas definiciones que servirán de base a la ley reglamentaria, como es el caso de seguridad vial:

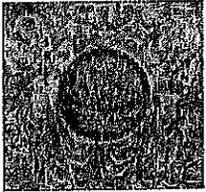
"Conjunto de acciones y mecanismo que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamentos y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero, conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

Se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, su principal objeto es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo. "

Plantea la existencia de dos tipos de seguridad vial, la seguridad vial activa: la cual tiene por objetivo principal evitar que el accidente suceda, se aplica al factor humano, a los vehículos y a las vías, como pueden ser señales de tránsito.

La seguridad vial pasiva: la cual comprende una serie de dispositivos, cuyo objetivo es disminuir al máximo la gravedad de lesiones producidas a las víctimas de un accidente una vez que se ha producido, al igual aplica el factor humano, como puede ser el uso de los elementos de seguridad del automóvil.

En un mundo donde los vehículos automotores tienen prevalencia sobre la movilidad de las personas se debe tomar en cuenta lo señalado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en su estudio del año 2018, en materia de seguridad vial, en el que se destacan la ocurrencia de 365 mil accidentes anuales de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, más de 4 mil personas fallecidas y 89 mil heridas a causa de estos accidentes.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LIXV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

La diputada expresó que estos números son alarmantes y nos convocan a encontrar los mecanismos a nuestro alcance para homologar las mejores prácticas de gestión urbana y vial.

Dijo que en nuestro país se tiene registro de alrededor 47 millones 790 mil vehículos de motor en circulación a nivel nacional, lo que nos ilustra la enorme dependencia de los vehículos particulares, dependencia que puede ser eliminada a través del uso del transporte público.

No obstante, la diputada reconoció que la dispersión de visiones no ha ayudado a tener mejores condiciones de movilidad, por lo que se debe fortalecer la institucionalidad, la integralidad de la gestión de la movilidad, la aplicación de la ley y tener mucha conciencia que una gran parte del desarrollo del país pasa por estas acciones, que este problema se fue dejando para luego, y hoy estamos en una situación crítica.

Expuso que esta reforma constitucional debe apreciarse desde los ojos del ciudadano común, el que padece el mal transporte público, caro, ineficiente, vehículos particulares contaminantes, del tránsito insuperable, mala señalización, deficiente infraestructura, corrupción, pero también desde los ojos de los estadistas que construyen y abonan para un nuevo rumbo.

Resolver este complejo problema que representa la movilidad y la seguridad vial requiere del esfuerzo de todos los niveles de gobierno, no bastará con tener normas jurídicas con los mejores estándares, será necesario que de la norma general que emita el Congreso de la Unión, los Congresos estatales, adaptando a las circunstancias específicas de cada entidad, emitan la legislación interna y a su vez los Estados y municipios deberán iniciar los procesos de planeación para hacer realidad el nuevo mandato constitucional.

Dijo que es una tarea que se aprecia muy difícil, los beneficios son mayúsculos para la población y el desarrollo, pero recordó que hay normas como la Ley General de Asentamientos Humanos que aún no se homologan en más de la mitad de las entidades del país, a pesar de tener más de 3 años y medio de su vigencia.

Señaló que son muchos intereses y visos de corrupción lo que impide la apreciación plena de los derechos humanos de movilidad y seguridad vial y que la transformación del país requiere de una revolución de conciencias.

Por último, expresó que se trabajará para que a la brevedad, y una vez que quede firme el contenido del artículo 4º constitucional, la minuta en materia



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

de movilidad sea discutida en la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados.

Como último ponente se dio el uso de la palabra a **GHIGO DITOMMASO, de GEHL INSTITUTE**, quien expuso que la movilidad es un derecho fundamental en el que se puede avanzar a través de la infraestructura física.

Consideró que la construcción de infraestructura para automóviles es desproporcionada.

Mencionó que desde los años 60 se dieron cuenta que el punto de partida para una mirada más humana al desarrollo de la sociedad es la que se enfoca en los peatones, como personas que se mueven a través de sus pies.

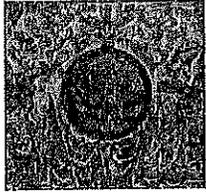
Expuso el caso de Copenhague, en donde llegó un punto en que todo el espacio público estaba ocupado por automóviles y el punto de partida para el producto transformador en materia de movilidad es el estudio de Jean Gehl "La humanización del espacio público".

Así en Copenhague se comenzó a transformar el espacio público utilizado por automóviles en espacio utilizado por personas, gracias a que el trabajo de Gehl se convirtió en una política municipal. Ésta fue la primera vez que la mirada hacia el ser humano en la ciudad entró en un documento legal y se convirtió en el punto de partida para la política municipal de Copenhague.

El ponente mencionó que no es suficiente reivindicar la importancia del individuo en el espacio urbano sino avanzar en maneras para medir la calidad de los espacios.

Dijo que Gehl como práctica ha ido desarrollando maneras para medir la calidad de los espacios públicos de cara a la movilidad sustentable. Medir algo como los flujos peatonales, es una manera de medir cómo vamos en avances del derecho a la movilidad. Se puede hacer contando a las personas con un contador o a través del uso de tecnologías. Dicha información puede ser organizada en bases de datos, lo que ayuda a entender cómo mejora la movilidad en los distintos países.

Señaló que la movilidad sustentable (peatonal, en bicicleta y en transporte público), tiene la posibilidad de convertirse en el protagonista de la movilidad de cualquier ciudad, sea pequeña o grande.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Si se quiere avanzar en movilidad sustentable se tiene que trabajar en inversión en este tipo de movilidad, lo que más allá de resolver los problemas de movilidad tiene otros beneficios.

Finalmente expuso que al garantizar el derecho a la movilidad sustentable se alcanzan otros objetivos como lo son: el mejoramiento de la equidad en las sociedades, impactos positivos en salud física, salud mental, seguridad y percepción de la seguridad, sostenibilidad ambiental, por mencionar algunos temas."

E. CONSIDERACIONES

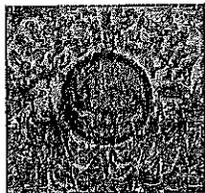
A continuación se exponen los razonamientos relativos a la Minuta y, con base en ello, se sustenta el sentido de este Dictamen.

PRIMERA. - De la Competencia.

La Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados de la LXIV Legislatura, resulta competente para dictaminar la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo que establecen los artículos 71 segundo párrafo y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 39, 43, 44 y 45, numeral 6, incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, 81, 82, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I; 158, numeral 1, fracción IV y 167 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

SEGUNDA. – De algunos antecedentes de modificación a los artículos 4o., 73, 115 y 122 constitucionales.

Esta dictaminadora analiza, de manera general y con una perspectiva sistémica, las diferentes modificaciones que han tenido los artículos 4o., 73, 115 y 122 constitucionales, materia de este Dictamen. Esto con la finalidad de dar cuenta del diseño constitucional y su proceso evolutivo.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LIX LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Reformas al artículo 4o. constitucional.

Desde la publicación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma la de 5 de febrero de 1857, efectuada el 5 de febrero de 1917, a la fecha, el artículo 4o ha sido modificado en dieciséis ocasiones. Se cita el texto originario:

"Art. 4o.- A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.

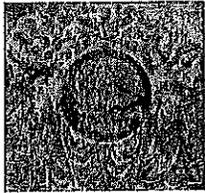
La ley determinará en cada Estado cuáles son las profesiones que necesitan título para su ejercicio, las condiciones que deban llenarse para obtenerlo, y las autoridades que han de expedirlo.¹

1ª Reforma.- 31 de diciembre de 1974. Incorpora el principio de que el varón y la mujer son iguales ante la ley. Establece bases constitucionales para permitir igualdad jurídica de las mujeres en materia de ejercicio de profesiones, derechos laborales y seguridad social.

2ª Reforma.- 18 de marzo de 1980. Consagra en la Constitución el deber de los padres de preservar el derecho de los menores a la satisfacción de sus necesidades y a la salud física y mental. Establece que la ley secundaria determinará los apoyos a la protección de los menores.

3ª Reforma.- 03 de febrero de 1983. Incorpora las bases constitucionales para la rectoría del Estado en la organización de un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional. Define las áreas de interés público reservadas al Estado. Amplía las facultades del Congreso relacionadas con la planeación del desarrollo económico y la inversión.

¹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Publicación original. Consultada en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum/CPEUM_orig_05feb1917.pdf el 5 de febrero de 2020.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

4ª Reforma.- 07 de febrero de 1983. Consagra en la Constitución el derecho de toda familia a disfrutar de vivienda digna y decorosa; y precisa que la ley secundaria establecerá los instrumentos y apoyos necesarios para alcanzar este objetivo.

5ª Reforma.- 28 de enero de 1992. Incorpora en la Constitución el principio de que la Nación mexicana tiene una composición pluricultural sustentada originalmente en sus pueblos indígenas. Establece que la ley secundaria protegerá y promoverá el desarrollo de sus lenguas, culturas, usos, costumbres, recursos y formas específicas de organización social, y garantizará a sus integrantes el efectivo acceso a la jurisdicción del Estado.

6ª Reforma.- 28 de junio de 1999. Eleva a rango constitucional el derecho de toda persona a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar.

7ª Reforma.- 07 de abril de 2000. Establece el derecho de los niños y las niñas a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral. Señala el deber del Estado y de los particulares, de preservar el ejercicio pleno de estos derechos.

8ª Reforma.- 14 de agosto de 2001. Reforma integral en materia indígena que establece los principios constitucionales de reconocimiento y protección a la cultura y los derechos de los indígenas, sus comunidades y sus pueblos.

9ª Reforma.- 30 de abril de 2009. Eleva a rango constitucional el derecho de toda persona al acceso a la cultura y faculta al Congreso para legislar en esta materia.

10ª Reforma.- 12 de octubre de 2011. Eleva a rango constitucional el derecho a la cultura física y a la práctica del deporte; y faculta al Congreso para legislar en la materia.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

11ª Reforma.- 12 de octubre de 2011. Eleva a rango constitucional el interés superior y derechos de la niñez. Faculta al Congreso para legislar en materia de derechos de niñas, niños y adolescentes.

12ª Reforma.- 13 de octubre de 2011. Eleva a rango constitucional el derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad.

13ª Reforma.- 08 de febrero de 2012. Eleva a rango constitucional el derecho al agua para uso personal y doméstico, así como el derecho al medio ambiente sano.

14ª Reforma.- 17 de junio de 2014. Incorpora el derecho de toda persona a la identidad y a ser registrado de manera inmediata a su nacimiento. Establece que la autoridad competente expedirá gratuitamente la primera copia certificada del acta de nacimiento.

15ª Reforma.- 06 de junio de 2019. Se sustituye la palabra "varón" por "hombre", para establecer que la mujer y el hombre son iguales ante la ley.

16ª Reforma.- 08 de mayo de 2020. Se incorporaron, como derechos humanos, el sistema de salud para el bienestar, la entrega de un apoyo económico a las personas que tengan discapacidad permanente, la pensión no contributiva y un sistema de becas para las y los estudiantes de todos los niveles escolares del sistema de educación pública.

De lo anterior se desprende que, actualmente este artículo contiene disposiciones relativas a:

1. La igualdad del hombre y la mujer;
2. La organización de la familia, su desarrollo y planificación;
3. El derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad;
4. El derecho a la protección de la salud;
5. El derecho a un medio ambiente sano;
6. El derecho al acceso, disposición y saneamiento de agua para consumo personal y doméstico;



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

7. El derecho a disfrutar de una vivienda digna y decorosa;
8. El derecho a la identidad y al registro universal, gratuito y oportuno;
9. Los derechos de las niñas y los niños;
10. El derecho de acceso a la cultura;
11. El derecho a la cultura física y a la práctica del deporte, y
12. Derechos relacionados con el bienestar.

Reformas al artículo 73 constitucional.

Con la finalidad de dar cuenta del diseño constitucional y su proceso evolutivo, esta dictaminadora se dio a la tarea de analizar, de manera general y con una perspectiva sistemática, las diferentes modificaciones que han tenido el artículo 73, constitucional en relación con la materia específica del presente Dictamen.

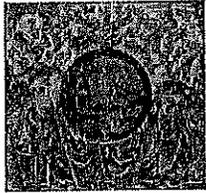
Al respecto, después de revisar en su integridad el artículo 73 constitucional, se advirtió que desde la publicación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma la de 5 de febrero de 1857, efectuada el 5 de febrero de 1917, a la fecha, ha sido modificado en ochenta y dos ocasiones.

Ahora bien, después de realizar el análisis de mérito, se llegó a la conclusión que en su texto no existe disposición alguna que se encuentre vinculada con la materia del presente Dictamen, por lo que estamos en presencia de regulación novedosa.

En este sentido, es preciso señalar que se coincide en la pertinencia de reformar el texto del artículo 73, fracción XXIX-C, cuya evolución es la siguiente:

En la **28ª Reforma al artículo 73, del 06 de febrero de 1976**, se adicionó la fracción XXIX-C, a fin de complementar la reforma publicada ese mismo día al artículo 27 constitucional, facultando al Congreso de la Unión para expedir la Ley General en materia de asentamientos humanos.

En la **76ª Reforma al artículo 73, del 29 de enero de 2016**, se reformó la fracción XXIX-C, a fin de hacer congruente su texto con la reforma política de la Ciudad de México.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Lo anterior, en razón que la facultad del Congreso de la Unión para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, se complementará de manera natural con la de expedir una Ley Marco en materia de movilidad y seguridad vial.

Reformas al artículo 115 constitucional.

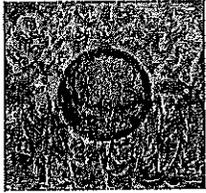
Con la finalidad de dar cuenta del diseño constitucional y su proceso evolutivo, esta dictaminadora se dio a la tarea de analizar, de manera general y con una perspectiva sistemática, las diferentes modificaciones que han tenido el artículo 115 constitucional, en relación con la materia específica del presente Dictamen.

Al respecto, después de revisar en su integridad el artículo 115 constitucional, se advirtió que desde la publicación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma la de 5 de febrero de 1857, efectuada el 5 de febrero de 1917, a la fecha, ha sido modificado en dieciséis ocasiones.

Ahora bien, al igual que en el caso del artículo 73, después de realizar el análisis de mérito, se concluyó que en su texto no existe disposición alguna que se encuentre vinculada con la materia del presente Dictamen, por lo que también en relación con este precepto estamos en presencia de regulación novedosa.

En este sentido, es preciso señalar que al igual que en el caso del artículo 73, fracción XXIX-C, se coincide en la pertinencia de reformar el texto del artículo 115 constitucional, fracciones V, inciso a), y VI, cuya evolución es la siguiente:

En la **8ª Reforma al artículo 115, del 3 de febrero de 1983**, se reformó la fracción VI, para quedar en los términos que actualmente se encuentra redactada.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

En la **10ª Reforma al artículo 115, del 23 de diciembre de 1999**, se reformó la fracción V, cuyo inciso a) quedó en los términos que actualmente se encuentra redactada.

Se considera pertinente esta adición al inciso a) de la Fracción V del artículo 115 constitucional, toda vez que la facultad de los municipios por cuanto a, que en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, se encuentran facultados para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, se complementará de manera natural con la de formular, aprobar y administrar los planes en materia de movilidad y seguridad vial.

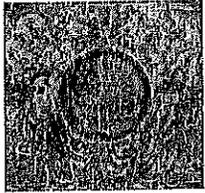
También se estima pertinente la adición a la fracción VI del artículo 155 en comento, toda vez que se relaciona con la planeación y regulación de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, lo que debe incluir los criterios de movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

Reformas al artículo 122 constitucional.

Con la finalidad de dar cuenta del diseño constitucional y su proceso evolutivo, esta dictaminadora también se dio a la tarea de analizar, de manera general y con una perspectiva sistemática, las diferentes modificaciones que ha tenido el artículo 122 constitucional, en relación con la materia específica del presente Dictamen.

Al respecto, después de revisar en su integridad el texto actual del artículo 122 constitucional, se advirtió que desde la publicación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma la de 5 de febrero de 1857, efectuada el 5 de febrero de 1917, a la fecha, ha sido modificado en catorce ocasiones.

Ahora bien, al igual que en el caso de los artículos 73 y 115, después de realizar el análisis de mérito, se concluyó que en su texto no existe disposición alguna que se encuentre vinculada con la materia del presente Dictamen, por lo que también en relación con este precepto estamos en presencia de regulación



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
L. XIV LEGISLATURA
PRIMERA SESIÓN

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

novedosa, sobre todo considerando que la penúltima reforma a ese artículo fue la que estableció un nuevo régimen jurídico político a la Ciudad de México.

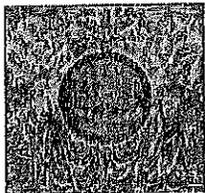
En este sentido, es preciso señalar que al igual que en el caso de los artículos 73, fracción XXIX-C, y 115, fracción V, cuyo inciso a), se coincide en la pertinencia de reformar el texto del artículo 122 constitucional, Apartado C, párrafo segundo, cuyo texto, en los mismos términos que se encuentra a la fecha, fue incorporado en la **13ª Reforma al artículo 122, del 29 de enero de 2016**.

Esa reforma fue parte de una integral en materia política de la Ciudad de México. Como se adelantó, el texto del párrafo segundo del Apartado C del artículo 122 constitucional, a la fecha no se ha reformado.

Ahora bien, se considera pertinente esta adición al texto del párrafo segundo del Apartado C del artículo 122 constitucional, ya que en el mismo se prevén disposiciones para la eficaz coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, a través del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponde acordar las acciones en diversas materias, a las que se adiciona la de movilidad y seguridad vial, las que sin duda forman parte de esa coordinación indispensable.

En este sentido, una ley general es aquella que puede incidir válidamente en todos los órdenes jurídicos parciales que integran al Estado Mexicano, y respecto de cuyas materias el Poder Revisor de la Constitución expresamente confiere al Congreso de la Unión la potestad de distribuir atribuciones a esos distintos órdenes jurídicos parciales de gobierno, así como la forma de coordinar esas facultades coincidentes.

Esa distribución de competencias implica que la materia específica de que se trata es coincidente a todos los órdenes jurídicos parciales que integran al Estado Mexicano, por lo que toda la regulación legislativa que surja a partir de la entrada en vigor de la ley general deberá seguir sus premisas o parámetros, pues si bien es cierto que la misma materia quedará a cargo de la federación, entidades



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LVIII LEGISLATURA
PRIMERA SESIÓN ORDINARIA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, también lo es que la cláusula constitucional que se adenda con la presente reforma, implica una obligación para el Congreso de la Unión de regular los términos en que participará cada uno de esos órdenes parciales.

En el caso concreto, sin que sea necesaria la creación de estructuras administrativas adicionales, esa ley general tendrá por objeto establecer la concurrencia del gobierno federal, entidades federativas, Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial a través de, entre otras:

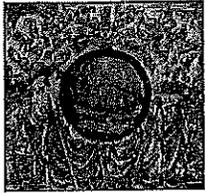
a.- La distribución de facultades, competencias, concurrencia y bases de coordinación entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

b.- Fijar los criterios para que, en el ámbito de las respectivas competencias de los diversos órdenes jurídicos parciales de gobierno, exista una efectiva congruencia, coordinación y participación entre ellos, para la planeación, seguimiento y evaluación, de los programas que se implementen en relación con el derecho a la movilidad y seguridad vial.

c.- Propiciar mecanismos que permitan la participación ciudadana en los procesos de planeación de los programas que se implementen en relación con el derecho a la movilidad y seguridad vial, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia.

TERCERA.- De la importancia de las modificaciones constitucionales que se proponen.

Las y los integrantes de esta Comisión Dictaminadora coincidimos con las consideraciones expuestas por el Senado de la República, a fin de incorporar al texto constitucional el derecho a la movilidad de las y los mexicanos en



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

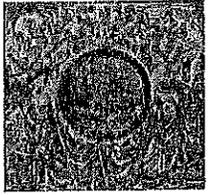
El derecho a la movilidad desde una visión colectiva puede ser entendido como "el derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción."²

De lo anterior se desprende que la movilidad tiene un papel vital debido a que permite la comunicación, integra los espacios y las actividades, e induce o guía las inversiones y el desarrollo urbano. En este sentido, cuando la movilidad de la población se dificulta, la ciudad entera se ve afectada en su funcionamiento, productividad y en la calidad de vida de sus habitantes.

De acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO):

- En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor.
- Entre 1990 y 2017, los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio del 5.3% mientras que la población lo hizo a una tasa del 1.5%. En consecuencia, las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados.
- En muchas ciudades del país, una gran parte de la población vive en zonas remotas, provocando que su gasto en transporte aumente. A nivel

² Informe especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal, consultado en: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/CDHDF-Informe-Especial-Movilidad-2013.pdf>, el 17 de septiembre de 2020, a las 18:17 horas.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

nacional, este gasto representa 19% del gasto total de los hogares, lo que equivale a un promedio de 1,815 pesos mensuales.

- En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado como el metro o metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad.
- Tan solo en la Zona Metropolitana del Valle de México, en promedio, se llevan a cabo 11.5 millones de viajes diarios en transporte colectivo tipo microbús. Esto representa el 74% del total de viajes en transporte público.
- De un análisis del Índice de Movilidad Urbana se concluye que las ciudades con peor movilidad están asociadas a malos resultados en indicadores socioeconómicos, como lo son la población sin ingreso, población bajo la línea de bienestar y viviendas con piso de tierra.

Por otro lado, de una encuesta realizada en las zonas metropolitanas del país por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública de la Cámara de Diputados, se desprenden los siguientes hallazgos:

- El método más usado para moverse dentro de las zonas metropolitanas es el transporte público, 7 de cada 10 personas (68%) se transporta por este medio. Dos de cada 10 (22%) utiliza coche propio. Sólo el 1% usa la bicicleta. El 8% utiliza algún otro método.
- Existe una clara tendencia de que a mayor ingreso se utiliza en mayor medida el automóvil propio como principal medio de transporte. Entre los que tienen un ingreso menor a \$1,500 pesos, sólo el 5% lo usa; mientras que, entre los que tienen ingresos mayores de \$12,000 pesos el porcentaje aumenta al 63%.
- Seis de cada 10 personas evalúa de manera negativa la pavimentación y el mantenimiento de calles de su ciudad. Porcentaje similar no está



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

satisfecho con el mantenimiento que se les da a las baquetas.

- 8 de cada 10 habitantes dice que cerca de su casa hay alguna ruta de transporte público que le permite hacer sus actividades diarias. Sin embargo, la mitad (53%) señala que no hay información suficiente de las rutas y los horarios.
- La mayoría (59%) señala que el precio del transporte público es caro, el 34% dice que es justo y el 3% que es barato. El 46% señala que el transporte público de su ciudad está generalmente sucio. También, el 62% señala que los choferes de su ciudad manejan mal.

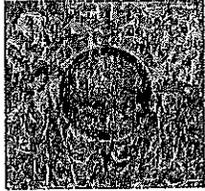
De lo anterior se desprende que son diversos los problemas que enfrentan las y los mexicanos en materia de movilidad, por ello, resulta indispensable que este Poder Legislativo instrumente las medidas necesarias para garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas, sin importar su clase, edad, grupo social y demás características en particular.

Asimismo, se faculta al Congreso de la Unión a expedir la ley general que establezca la concurrencia del Gobierno Federal, las entidades federativas, los Municipios y, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial.

F. RESULTADO DEL DICTAMEN

A continuación, se plantea el resultado del Dictamen, sin modificaciones a la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

PRIMERO. - Han quedado, por esta Comisión de Puntos Constitucionales, considerados, sustentados y analizados sustancialmente todos y cada uno de los razonamientos, argumentos y alcances de la Minuta con Proyecto de Decreto



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, aprobada por la Cámara de Senadores en fecha 11 de diciembre de 2019 y que fue turnada a esta Comisión de Puntos Constitucionales de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, en fecha 12 de diciembre de 2019.

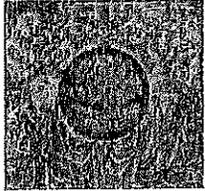
SEGUNDO. — Como resultado, se propone aprobar en *sentido positivo* por esta Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, para los efectos constitucionales conducentes.

Únicamente se realizará un ajuste en relación con el artículo 4º constitucional, en atención a su décimo sexta reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de mayo del año en curso, y de la que se ha dado cuenta en el apartado respectivo, por lo que en lugar de quedar como párrafo último o décimo cuarto, quedaría como párrafo décimo séptimo.

G. TEXTO NORMATIVO Y RÉGIMEN TRANSITORIO

A continuación, y salvo el ajuste antes apuntado, se plantea el Proyecto de Decreto en positivo en los términos en que se aprobó el texto por la Cámara de Senadores en fecha 11 de diciembre de 2019, resultado del presente Dictamen y del análisis y estudio de la Minuta en referencia.

Como se ha adelantado, en la Minuta se proponía la adición de un último párrafo al artículo 4º constitucional, el cual en ese momento era el décimo cuarto. No obstante, y si bien es cierto que esa propuesta se conserva en sus términos, lo cierto es que para la fecha en que se dictamina la Minuta ya existe publicada una adición al artículo 4º constitucional, en la que se adicionaron los párrafos décimo cuarto, décimo quinto y décimo sexto. En consecuencia, éste último párrafo será considerado como décimo séptimo.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

EXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

Por lo antes expuesto y fundado, la Comisión de Puntos Constitucionales, concluye el siguiente Proyecto de Decreto de la Minuta de mérito que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, para quedar como sigue:

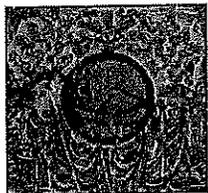
PROYECTO DE DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Único. Se **reforma** la fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122; y se **adiciona** un último párrafo al artículo 4o, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4o. ...

...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

...

...

...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B. ...

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, **así como en materia de movilidad y seguridad vial;**

XXIX-D. a XXXI. ...

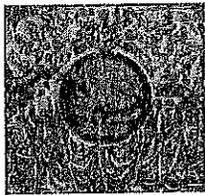
Artículo 115. ...

I. a IV. ...

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;**

b) a i) ...



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

...

VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, **incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial**, con apego a **las leyes federales** de la materia.

VII. a X. ...

Artículo 122. ...

A. y B. ...

C. ...

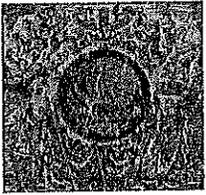
Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; **movilidad y seguridad vial**; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

...

a) a c). ...

D. ...

TRANSITORIOS



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

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

Segundo.- El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Tercero.- El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.

Dado en el Salón de Comisiones, Palacio Legislativo de San Lázaro a 29 de septiembre de 2020.

14-10-2020

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 351 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se remite a las legislaturas de los estados y de la Ciudad de México para los efectos del artículo 135 Constitucional.

Diario de los Debates 13 de octubre de 2020.

Discusión y votación 14 de octubre de 2020.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Diario de los Debates

Ciudad de México, miércoles 14 de octubre de 2020

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: El siguiente punto del orden del día es la discusión del dictamen de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Tiene la palabra la diputada Aleida Alavez Ruiz, hasta por 10 minutos, para fundamentar el dictamen, en términos del artículo 230, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados.

La diputada Aleida Alavez Ruiz: Con su venia, diputada presidenta. Solicito se integre el texto completo al Diario de los Debates, por si no diera tiempo de mencionar a todos los promoventes de esta loable reforma a la Carta Magna, al texto constitucional.

Saludo, nuevamente a todas y todos. A nombre de la Comisión de Puntos Constitucionales presento el dictamen a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

Insisto, con la dictaminación de esta minuta se avanza en una agenda ciudadana que reivindica los derechos humanos de tercera generación. Es momento de interiorizar los postulados de los múltiples tratados internacionales en materia de derechos humanos que nuestro país suscribió y nunca tradujo en acciones legislativas ni políticas públicas integrales y coordinadas.

A través de la presente reforma constitucional se propone reconocer el derecho humano a la movilidad y seguridad vial, dar facultades al Congreso de la Unión para expedir una ley general en la materia, que regle la concurrencia de los tres órdenes de gobierno, así como facultar a los municipios y zona metropolitana del valle de México, para establecer medidas de planeación en favor de estos derechos.

Esta enmienda es una oportunidad de colocar al ciudadano al centro de la actividad legislativa. El especialista en derecho administrativo Eberhard Schmidt-Assmann sostiene que solo a través de la cooperación con la sociedad puede obtener el Estado información que precisa para llevar a cabo su función directa y de liderazgo.

Es fundamental que en la normatividad secundaria se establezcan mecanismos eficaces de participación ciudadana sin la cual esta propuesta no sería posible. El municipio también es actor principal del cumplimiento de estos derechos, por lo que se requerirá de un apoyo para lograr una planeación que establezca en sus planes de desarrollo las garantías necesarias para que el ciudadano y la sociedad, en su conjunto, accedan al disfrute de estos derechos.

Esta minuta deviene de un gran consenso entre las fuerzas políticas en el Senado, lo mismo que en esta Cámara de Diputados. Muestra de ello es que el pasado 24 de marzo de 2020, la Comisión de Puntos Constitucionales realizó un parlamento abierto virtual en materia de movilidad y seguridad vial, en el que participaron servidores públicos e integrantes de la sociedad civil en los que se argumentaron los beneficios y la urgencia por legislar en la materia. Por cierto, este fue el primer parlamento abierto virtual en estas condiciones sanitarias en realizarse en la Cámara de Diputados.

En este foro se señaló que la garantía de un derecho en la Constitución no es un fin, sino un medio, y que este será un solo paso en el proceso, porque tiene como objetivo transformar la vida de las personas que enfrentan mala calidad en el transporte e incertidumbre al caminar, andar en bicicleta, usar transporte público, o al transitar por carreteras.

Frente a situaciones complejas, como las que vivimos los tres ámbitos de gobierno, tienen que ser capaces de establecer criterios orientadores del presupuesto para acercarse a la garantía de derechos.

El presupuesto público en movilidad discrimina a los grupos más vulnerables. El 70 por ciento se destina a atender a la población que tiene acceso a un vehículo particular como medio de transporte y no a la mayoría de la población que no cuenta con un vehículo privado. Se debe garantizar la seguridad de todas las personas en el tránsito en todos los modos de movilidad.

Este cambio, que parece pequeño, les permitirá a los ciudadanos, sin distinción de clase social, edad, o el lugar de residencia, a ejercer con plenitud su derecho a la salud, la educación, al acceso al empleo y oportunidades.

Garantizar la movilidad segura de las personas es una forma concreta y efectiva de combatir la desigualdad, de promover el bienestar colectivo, de reducir la contaminación y los efectos negativos en la salud, de la movilidad centrada únicamente en los vehículos motorizados.

Estas reformas constitucionales permitirán una mejora sensible en la vida cotidiana de millones de mexicanos, su salud, y permitirá al país avanzar hacia el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible.

Al resolver este asunto, la Comisión de Puntos Constitucionales consideró que, en un estudio realizado por el Inegi en 2018, en materia de seguridad vial, se destacan un total de 365 mil 67 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, en los que 4 mil 227 personas murieron y 89 mil 191 resultaron heridos a causa de estos accidentes.

Que, de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, cada día alrededor de 3 mil 500 personas fallecen en las carreteras, millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año. Los niños, los peatones, los ciclistas y los ancianos son los usuarios más vulnerables de la vía pública.

Que, sin duda, los accidentes vehiculares son la causa principal de mortalidad en el país, tanto en conductores como en peatones, derivado de las malas prácticas para la conducción del automóvil, así como un mal diseño vial. Que es esencial que los países establezcan medidas para hacer las vías más seguras, no solo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías, peatones, ciclistas, motociclistas, toda vez que existen altos índices de mortalidad debido a que no se llevan a cabo con alto rigor las medidas de seguridad ya aplicadas en nuestro país, así como en el resto del mundo.

El derecho a la movilidad, desde una visión colectiva, puede ser entendido como el derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad, que responden a diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la protección al ambiente, las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción.

De lo anterior se desprende que la movilidad tiene un papel vital debido a que permite la comunicación, integra los espacios y la actividad, e induce o guía a las inversiones y desarrollo urbano. En este sentido, cuando la movilidad de la población se dificulta, la ciudad entera se ve afectada en su funcionamiento, productividad y en la calidad de vida de sus habitantes.

De acuerdo con el índice de movilidad urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad, en México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor. Entre 1990 y 2017, los vehículos que circularon crecieron en una tasa anual promedio del 5.3 por ciento, mientras la población lo hizo en una tasa del 1.5. En consecuencia, las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados.

En muchas ciudades del país, una gran parte de la población vive en zonas remotas, provocando que su gasto en transporte aumente, a nivel nacional este gasto representa el 19 por ciento de la erogación total de los hogares, lo que equivale a un promedio de mil 815 pesos mensuales.

En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado, como el metro o metrobús, simplemente no llegan. En dichas zonas el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad.

Tan solo en la zona metropolitana del valle de México, en promedio se llevan a cabo 11.5 millones de viajes diarios en transporte colectivo tipo microbús, esto representa el 74 por ciento del total de viajes en transporte público.

Son algunos de los datos que consideramos para la dictaminación de esta iniciativa, que únicamente se realizará un ajuste a la minuta en relación con el artículo 4o constitucional, en atención a la reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de mayo en materia de bienestar y programas sociales.

De manera que se estaría en la presencia de la hipótesis contenida con el artículo 72, apartado a), de la Carta Magna, pues se está aprobando un proyecto en los términos que fue aprobado en su texto en la Cámara de origen.

Por último, quiero señalar que esta reforma es un derecho humano de tercera generación, el cual busca atender un elemento de la vida cotidiana de las personas, no es abstracto, todo lo contrario, lo vivimos y lo padecemos todos los días al ir y venir de nuestro trabajo, a nuestra casa, escuela o a un centro de esparcimiento, lo mismo en zonas urbanas que rurales.

Se busca que se respete la jerarquía de uso de vía, privilegiando los usuarios vulnerables y todos los usuarios de la vía compartamos la calle de manera responsable, así como la debida planeación e intervención de las autoridades municipales, estatales, federales, lo cual nos debe conducir a un modelo que siente las bases...

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Diputada, su tiempo se ha agotado.

La diputada Aleida Alavez Ruiz:...para los traslados más eficientes y seguros. Quedará pendiente la obligación del Congreso para una ley secundaria y una aprobación en los Congresos locales. Pero quiero también —y termino con esto, diputada presidenta— hacer un reconocimiento a todas las organizaciones civiles que participaron en la articulación de este derecho a la movilidad.

Este dictamen está dedicado a las víctimas de los accidentes viales que por infortunios del destino perdieron la vida o sufren las consecuencias de la imprudencia.

Debo aclarar que este no es un logro de una persona o de un partido, es un logro de las organizaciones de la sociedad civil, de legisladores, de gente de a pie, en bicicleta, usuarios de transporte público que durante años lucharon por ser escuchados y ahora, en esta LXIV Legislatura ven coronado este esfuerzo. Felicidades a todas las organizaciones que van incluidas en el Diario de los Debates.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada Alavez Ruiz. Tal como lo solicitó, diputada Alavez, su intervención íntegra será inserta en el Diario de los Debates, tanto lo que expresó en tribuna como lo que entregó, para que quede testimonio de este importante trabajo.

Se otorgará a los grupos parlamentarios el uso de la palabra, para fijar su postura hasta por 10 minutos. Tiene la palabra el diputado Roberto Antonio Rubio Montejo, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

El diputado Roberto Antonio Rubio Montejo: Con la venia de la Presidencia. Compañeras y compañeros diputados, el artículo 4o. de nuestra Carta Magna ha sido objeto de reformas trascendentales para el desarrollo del país y la defensa de los derechos humanos de todos los mexicanos.

Hoy se busca garantizar que se considere como un derecho fundamental el que los ciudadanos puedan moverse de forma segura en las calles y espacios públicos en condiciones de seguridad.

Tomando en consideración la protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas, sin excepción, y siguiendo el principio de no dejar a nadie afuera y a nadie atrás, esta acción representa el primer avance para contar con una Ley Nacional en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, que sentará las bases para el diseño y modificación de calles y carreteras de todo el país. Esto con la finalidad de que sean seguras para todo tipo de usuarios y con ello disminuyan la muerte y la lesiones por accidentes de tránsito.

Según los datos del Instituto Mexicano para la Competitividad, en México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Asimismo, 6 de cada 10 personas evalúan en materia negativa la pavimentación de sus calles en sus ciudades, como indican los datos del Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública de esta Cámara de Diputados. Además, que para nadie son ajenos los problemas de transporte que se dan en muchas partes de nuestro país y los problemas ambientales que esto genera.

De lo anterior se deduce que son grandes las áreas de oportunidad en materia de movilidad urbana para mejorar la vida de todos los mexicanos. De ahí la necesidad de que este Poder Legislativo instrumente las medidas necesarias para garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas.

Por ello, es necesario modificar el artículo 73 constitucional, para que el Congreso de la Unión pueda expedir una ley general en materia de movilidad y seguridad vial, que se establezca la concurrencia del gobierno federal, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia.

Hoy tenemos ante nosotros el privilegio y la responsabilidad de plasmar nuevas formas de desarrollo urbano, vivienda, uso de vehículos y accesibilidad para todos los mexicanos. Será un arduo trabajo de ajustes y adecuaciones en la normatividad relacionada, pero es necesario saber que uno de los desafíos ambientales y sociales más difíciles de nuestro tiempo es, precisamente, la gestión de movilidad de todas las personas.

Esta reforma será un parteaguas en el ordenamiento territorial, en los asentamientos urbanos y en el uso de espacios públicos, en función de la importancia que representa el transporte en nuestro país y en el mundo como un medio ambiente, para poder gozar de otros derechos humanos.

La movilidad dejará de ser un tema asignado solo a momentos de discusión con el tránsito a un medio ambiente, para ahora verlo como un mandato supremo constitucional y poder decir con orgullo que en México toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, flexibilidad, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Por lo anterior, como Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, votaremos a favor de este dictamen. Es cuanto, presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Rubio Montejo. Tiene la palabra la diputada Norma Azucena Rodríguez Zamora, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

La diputada Norma Azucena Rodríguez Zamora: Con su venia, diputada. Compañeras y compañeros legisladores, el derecho de todas las personas a la movilidad consiste en que estas ejerzan su libre tránsito en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión y, sobre todo, igualdad.

El reconocimiento de este derecho implica también la necesidad de expedir leyes en materia de movilidad y seguridad vial. De modo que se salvaguarde la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles y las vías de comunicación, que privilegie el bienestar social y las buenas prácticas de las y los usuarios.

La minuta del Senado de la República que hoy se delibera propone que al artículo 4o. de la Constitución se incorpore la movilidad como un derecho humano. Al aprobarse esta minuta se estará ampliando el catálogo de

derechos humanos que reconoce el texto constitucional mexicano, lo que abona al sentido progresivo de su doctrina de los derechos fundamentales.

Se debe recordar que los accidentes vehiculares son una de las causas principales de mortalidad en el país, lo que afecta a los conductores de automotores y, sobre todo, a los peatones. Esta incidencia se deriva tanto de las malas prácticas viales como de deficientes diseños o falta de mantenimiento de las vialidades. Es por ello pertinente reconocer que toda persona tiene derecho a gozar de su libertad de tránsito en vías cada vez más seguras. No solo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías, que son los peatones, los ciclistas y los motociclistas.

Además, esto es congruente con lo establecido en la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible, pues la garantía de una vida sana y promoción del bienestar incluye el punto 3.6 de la agenda, por medio del cual los Estados firmantes se comprometieron a reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. La política pública de movilidad debe privilegiar el transporte no contaminante y el que contamina menos.

Es por ello que sus prioridades deben ser los peatones, los ciclistas, los usuarios de los medios públicos de transporte en condiciones que no pongan en peligro ni su integridad física ni su vida. De lo anterior se desprende la necesidad de que el Congreso de la Unión tenga la facultad de expedir legislación reglamentaria que ofrezca las bases jurídicas de una política de movilidad como la que se describe.

El dictamen que recoge esta necesidad lo plantea acertadamente como una facultad concurrente con los estados, por lo que esta atribución se concretará en una ley general que dará marco a las leyes que en la materia emitan cada una de las legislaturas estatales en el ejercicio de su derecho de autoconfiguración, atendiendo a las condiciones locales y a la cultura de cada región.

Con base en estos razonamientos, el Grupo Parlamentario del PRD respalda el presente dictamen en materia de movilidad e insta a las autoridades de los distintos niveles para que diseñen y apliquen las políticas públicas pertinentes para hacer realidad el derecho a la movilidad de todas y todos los mexicanos. Es cuanto.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada Rodríguez Zamora. Tiene la palabra el diputado Francisco Javier Saldívar Camacho, del Grupo Parlamentario de Encuentro Social.

El diputado Francisco Javier Saldívar Camacho: Con la venia de la Presidencia. Gracias, presidenta, muy buenas tardes a todas y a todos. La movilidad de las mujeres y de los hombres en México hoy será un derecho social que dará un nuevo rostro a las ciudades de México.

En la actualidad, la movilidad de las personas representa un medio para que otros derechos, como la libre profesión, la educación, la salud y otros más, puedan ejercerse con completa libertad.

En una revisión al marco constitucional internacional, solo las Constituciones de Brasil y Nigeria consideran la movilidad como parte de un derecho del ciudadano, y hoy México será uno más. Realmente con este proyecto de minuta México y esta legislatura avanzan hacia un futuro incluyente y responsable con las nuevas generaciones, un futuro que permitirá ampliar la oferta de alternativas para desplazarse de manera segura.

En el Grupo Parlamentario de Encuentro Social, los derechos sociales son parte de nuestra agenda legislativa y parte de nuestras prioridades reconocer la movilidad, y sobre todo otorgarle principios fundamentales permitirá reconfigurar la vida urbana. En el PES acompañaremos y votaremos a favor de esta minuta que beneficia a toda la población, pues esta es una minuta que cierra las estructuras desiguales para los peatones, ciclistas y motociclistas, que incluye a las personas con discapacidad y abre las puertas a los medios alternativos de transporte.

Este cambio es positivo para empezar a cambiar la cultura sobre el uso y abuso del automóvil, para reducir las muertes de ciclistas y de peatones causadas por la falta de cultura de respeto a los derechos. Las cosas deberán cambiar porque el derecho a la movilidad permitirá que cada persona camine segura y pueda desplazarse con seguridad. En el PES estamos a favor de la movilidad con seguridad, porque aporta el compromiso de vigilar todos los caminos de tránsito en México y los distintos medios de transporte.

Esta minuta atiende a las preocupaciones sociales para que el Estado permita que haya trayectos seguros para todas las familias. Con esta reforma gana la ciudadanía al tener una movilidad accesible e incluyente. De ahí su generosidad al integrar la conexión de todas las personas en nuestro territorio.

Con esta minuta le daremos a México una movilidad accesible, eficiente, sostenible y de calidad. Aportaremos a la agenda nacional de un instrumento que pueda reducir los niveles de contaminación en algunas zonas metropolitanas, de reducir el tráfico tedioso, de promover el ahorro de energía y de recuperar los vehículos alternativos de transporte.

Con esta minuta la movilidad será materia de concurrencia entre los tres órdenes de gobierno, lo cual es completamente necesario. Todos los niveles de gobierno y de servicio público debemos participar para hacer de la movilidad de las personas un derecho seguro y ejercible.

Todas y todos conocemos y hemos sido testigos de las complicaciones que existen para trasladarnos y más las personas que viven en ciudades con alto índice de población. Por ello, el Grupo Parlamentario de Encuentro Social nos pronunciamos por un México con mayor conectividad, de forma segura, accesible y que proteja el medio ambiente.

La conexión entre las personas es el detonador de muchas cosas que benefician el desarrollo de las personas, si antes imaginábamos un México con traslados cortos, seguros, baratos y amplios que permitan desarrollarnos, ahora serán posibles.

Compañeras y compañeros, las grandes naciones tienen los medios de movilidad de mayor vanguardia y en sus estadísticas económicas está la muestra de los beneficios para confiar e invertir en movilidad de las personas.

La movilidad puede ser un gran problema para las naciones con una alta población como la Ciudad de México. Por ello, es necesario que nuestro país vea a la movilidad como un derecho que puede ejercerse por todas y todos.

La ONU ha pronunciado que en 2050 el 70 por ciento de la población mundial vivirá en áreas urbanas, esto representa un reto de movilidad para garantizar el tránsito de todas las personas. Por ello, la circulación es vital para el desarrollo de las ciudades con seguridad vial. Por ello, en Encuentro Social nos pronunciamos por una movilidad que piense en todos aquellos grupos excluidos y para todos aquellos que impulsan alternativas de movilidad.

A partir de esta reforma podremos considerar un nuevo esquema para establecer mejores condiciones en los sistemas carreteros, en los metros, trenes y vehículos alternativos de transporte. Con esta minuta México estará a la vanguardia de los tratados internacionales, empezando con nuestra región.

Esta minuta no debe llamar a nuevas acciones para promover la legislación secundaria, nuevos reglamentos, nuevos planes de infraestructura y nuevos sistemas de transporte. El tránsito en las grandes ciudades pareciera no tener alternativas ni generar rutas de apoyo para la ciudadanía.

México debe optar por mejorar este sistema, por ejemplo, la ciudad de Medellín tiene un sistema inteligente de movilidad que, a través de cámaras de inteligencia artificial, maneja de manera oportuna y eficiente los semáforos de sus calles y avenidas.

La demanda por mecanismos de transporte más seguros, económicos y amigables con el medio ambiente, ya son solicitados por nuestra población, los problemas que solo se vivían en las grandes capitales del país ya están presentes en más ciudades de nuestra República.

En Encuentro Social queremos y hacemos lo socialmente correcto por un México con movilidad dinámica. La movilidad es un tema que debe estar en la agenda de los gobiernos, de los congresos y de las fiscalías. Estamos seguros que solo así se podrá cumplir con los principios de movilidad que estamos incorporando a nuestra Constitución.

Diputadas y diputados, entendemos la movilidad como una oportunidad para ofrecer un mejor México para nuestros hijos e hijas. Tan importante es el tema que hoy estamos votando que de ello derivan nuevas políticas públicas a nivel municipal y estatal.

Debemos defender a los medios alternativos de transporte, al ciudadano de a pie y debemos exigir a las autoridades campañas y acciones para mejorar la cultura vial en todo el territorio nacional.

Para Encuentro Social la movilidad debe ser y tener un enfoque de género, hasta que las distintas formas de violencia contra las mujeres sean erradicadas en nuestro país. La movilidad en México debe privilegiar la seguridad de nuestras mujeres. Ellas son parte de un México en comunicación y en constante desarrollo. Ellas son parte de un México transformador. En el PES votaremos a favor de esta minuta para ofrecer un México a la vanguardia, un México que avanza. Estamos a favor del derecho a la movilidad y a la seguridad vial.

Me queda un minuto 57 y a lo mejor me desvíó un poquito del tema, pero exhorto al alcalde de Cuajimalpa, quien tuvo unos servidores públicos que fueron acusados de corrupción, de narcotráfico, al cual yo pedí que se separara de su cargo y en estos momentos están amenazando mi integridad y la de mi equipo. Entonces, exhorto para que llegue a la civilidad y no caigamos en acciones de violencia contra mi persona, contra mi equipo de trabajo. Muchas gracias, es cuanto.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Gracias, diputado Saldívar Camacho. El Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano decidió dividir su tiempo en dos intervenciones de cinco minutos. La primera, a cargo de la diputada Adriana Gabriela Medina Ortiz. Tiene el uso de la palabra la diputada Adriana Gabriela Medina Ortiz.

La diputada Adriana Gabriela Medina Ortiz: Con su venia, señora presidenta. Compañeras y compañeros diputados, el dictamen que ha sido puesto a consideración de esta soberanía por parte de la Comisión de Puntos constitucionales, a pesar de no terminar definitivamente el proceso legislativo en esta Cámara por un tema técnico, está encaminado a ser uno de los asuntos resueltos más memorables en la presente legislatura.

Será recordado, no solo porque le respalda una legitimidad extraordinaria derivada del anhelo de muchos grupos de la sociedad civil, centros académicos, preocupados por el medio ambiente, la seguridad o el desarrollo metropolitano, comerciantes e inversores, actores nacionales e internacionales y autoridades de los tres niveles de gobierno.

También se recordará este momento por el consenso generado entre las fuerzas políticas de esta soberanía y la coyuntura, que podría marcar si aprovechamos para bien de la nación las nuevas facultades que adquirirá esta Cámara en materia de movilidad y seguridad vial.

En este sentido, votar en pro del dictamen implicará respaldar la posibilidad de dar el paso de una nueva etapa del país en materia de planeación y desarrollo urbano, el diseño de mejores y más seguras condiciones en los flujos comerciales y cadenas productivas, nuevas posibilidades para la protección de la salud pública, el reconocimiento y desarrollo de derechos, que hasta el momento su ejercicio no se había planteado por falta de facultades.

El impulso a nuevas leyes secundarias que podrán aportar a mejorar la calidad de vida de las personas y la posibilidad de ampliar la proyección de espacios públicos, transporte y desplazamientos seguros.

Si enmendar el terreno ante los retos que aún tenemos en desarrollo metropolitano y movilidad, se puede afirmar que a partir de que concluya el proceso legislativo y se publique el decreto en el Diario Oficial de la Federación, podremos participar en el cambio de dinámicas de la participación de la sociedad civil, en la planeación del desarrollo metropolitano, en la discusión y aprobación de nuevas leyes que aporten claridad en el transporte y, consecuentemente, dé nuevo impulso a los flujos comerciales externos e internos, y las cadenas productivas en general.

Asimismo, de manera indirecta, estaremos en mejores condiciones para legislar aspectos que incidan directamente en medidas preventivas para atajar el problema de la obesidad y el sobrepeso.

Nos estaremos dando la oportunidad de participar e incidir en cambios dentro de las dinámicas urbanas que permiten mejoras sustanciales en la calidad de vida de las personas, ampliando sus derechos en ámbitos como la movilidad por cuidados y, seguramente, incentivaremos la reconceptualización de los espacios públicos, el transporte, los desplazamientos seguros, la seguridad vial, el mejor uso de las vías generales de comunicación o la posibilidad de establecer estándares nacionales a partir de ejemplos innovadores y exitosos como los que actualmente está poniendo Jalisco en materia de movilidad.

Movimiento Ciudadano lleva años impulsando el tema de la movilidad y la seguridad vial desde legislaturas anteriores. Hoy, en el Senado de la República y en esta Cámara, en legislaturas locales, en los gobiernos municipales y en los que tenemos el honor de servir, y en el estado de Jalisco, entidad en la que la visión de Movimiento Ciudadano hoy hace gobierno con responsabilidad, compromiso y el acompañamiento permanente de la ciudadanía en cada decisión.

En este sentido, es innegable la aportación y el esfuerzo de las organizaciones civiles como: Víctimas de la Violencia Vial, Jóvenes Salvaguarda, Por Amor Abróchalos o ProAcción, que junto a personajes como la senadora Patricia Mercado, mi compañera, la diputada Martha Tagle o Jonadab Martínez, diputado local, llevan muchos años picando piedra en el tema de movilidad para llegar a este momento.

Derivado de todo lo anterior, invito a todas las diputadas y diputados que integramos esta soberanía, a que aprobemos este dictamen, y abramos este nuevo capítulo para nuestro país en materia de movilidad y seguridad vial. Movilidad segura, eficiente, económica y sustentable, universal, debe ser nuestra prioridad permanente.

Aún hay tiempo para seguir avanzando en el tema de movilidad en esta legislatura. Actuemos, en consecuencia, en este último año de ejercicio constitucional impulsando todos esos proyectos que esperan la aprobación de este dictamen para definir positivamente sus procesos legislativos. Es cuanto, diputada presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada Medina Ortiz. Tiene la palabra la diputada Pilar Lozano Mac Donald, del propio Movimiento Ciudadano, por cinco minutos.

La diputada Pilar Lozano Mac Donald: Muchas gracias, presidenta. Primero quiero reconocer y agradecer el trabajo que por varios años han realizado las organizaciones de la sociedad civil promotoras, también, de esta reforma constitucional, muchas de ellas representadas por Alejandra Leal, Daniela Zepeda, Areli Carreón.

De igual manera, reconocer al diputado Jonadab Martínez y a la senadora Patricia Mercado, por impulsar tan noble reforma. Y a los familiares de víctimas quienes, a pesar de su dolor, no dejan de luchar, como lo son Gabriel Paredes, el padre de Monserrat; Luz Zenteno y Ramón Vara, padres de Manu.

En la actualidad la expansión territorial se impone como un desafío para las ciudades donde la población económicamente más vulnerable presenta acceso limitado de infraestructura y espacios públicos, una movilidad ineficiente, insegura, ilimitada y también costosa. Es, en este sentido, que la movilidad tiene como tarea transitar hacia el cambio de paradigma, en el que el objeto central de los desplazamientos sean las personas y no los vehículos.

Por ello, el objetivo de este nuevo paradigma debe ser mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, a través de una movilidad que sea sustentable, activa, segura, accesible para todos, dicente y también incluyente.

Un ejemplo de los impactos que tiene la movilidad en la vida cotidiana es la realidad que se vive en la zona metropolitana del valle de México, donde se realizan 34.5 millones de viajes diariamente, de los cuales 15.5 millones se realizan en transporte público; 11 millones caminando, y 6.6 millones de viajes son en automóvil, con un promedio de ocupantes de 1.5 personas por auto.

Tan solo en el caso de la Ciudad de México, 6 de cada 10 viajes tardan de 30 minutos a 2 horas, en tanto que en los municipios conurbados el 7.2 por ciento de los viajes emplean más de 2 horas. Existen grandes oportunidades de prevenir y crear condiciones de planeación y políticas públicas a favor de la movilidad integral. Hoy nos reúne aquí también una causa que encierra una fuerte problemática a nivel mundial, construir desde la sociedad una legislación sobre la seguridad vial.

Hoy, 44 mexicanos no regresarán con vida a su hogar por accidentes viales que se pudieron prevenir. Esta violencia agrede particularmente a nuestros niños y jóvenes, porque los accidentes de tránsito hoy son la primera causa de muerte en niños entre 5 y 9 años de edad. La segunda causa de muerte en adolescentes entre 10 y 19 años de edad, en donde los traumatismos derivados de accidentes de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre jóvenes de 17 a 24 años en nuestro país.

El paso siguiente será contar con una Ley General de Seguridad Vial, cuyo objetivo sea la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas de nuestro país.

Las ciudades mexicanas no han priorizado la movilidad de las personas y le han dado más importancia al flujo de automóviles, lo que genera obviamente mayor congestión, contaminación e inseguridad. La cantidad de vehículos se ha incrementado ocho veces en casi cuatro décadas. Entre 1990 y 2015 los vehículos crecieron 3.5 veces más rápido que la población. México es el país del G20 donde los hogares gastan más en transporte.

Por todo lo anterior, hoy habremos de avanzar para revertir los actuales esquemas de movilidad. En Movimiento Ciudadano reconocemos la importancia de la movilidad en el desarrollo de las ciudades y su territorio, la cual permitirá consolidar el marco legislativo para una mejor movilidad y seguridad vial en nuestro país. Por su atención, muchas gracias.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada Lozano Mc Donald.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Tiene la palabra la diputada Ana Karina Rojo Pimentel, del Grupo Parlamentario del Partido el Trabajo.

La diputada Ana Karina Rojo Pimentel: Con el permiso del pueblo de México. Compañeras y compañeros legisladores, a nombre del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, acudo a esta tribuna para fijar posición en relación con el dictamen que nos presenta la Comisión de Puntos Constitucionales, por el que se reforman y adicionan diversas posiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Las y los diputados del grupo parlamentario, del partido, coincidimos con la propuesta del dictamen que es de nuestro conocimiento, en virtud de que compartimos las consideraciones de las y los senadores en la minuta que se nos remitió.

Nadie de los que estamos aquí presentes escapa de los grandes problemas viales que viven en todas las zonas urbanas del país, situación que en mucho se debe a dos factores. El primero, las ciudades crecieron sin que lo hicieran de la misma manera las vías de circulación. Segundo, una carencia total de planeación del desarrollo urbano. En los planes de desarrollo no se consideró la traza adecuada de vialidades condicionada a las previsiones de crecimiento y población.

Las zonas urbanas de la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, por citar algunos casos, enfrentan día a día graves problemas vehiculares, que no solo se traducen en horas-hombre en los medios de transporte, sino también en la emisión de gases contaminantes que a todos afectan. Evidentemente, también influye el factor que muchas personas prefieren hacer sacrificios económicos para adquirir vehículos particulares, porque consideran que el transporte público es inseguro y no quieren arriesgarse.

Del dictamen destaca la adición del párrafo 17, para establecer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial y accesibilidad eficiente, sostenible, calidad, inclusión e igualdad. Sin embargo, consideramos que el problema no es tan solo de instrumentación legislativa, sino que también las políticas públicas y las acciones de gobierno deben traducirse en actos que mejoren la viabilidad existente desde su creación y su mantenimiento.

Se nos propone la reforma del artículo 73 constitucional, en su fracción XXIX C, cuyo propósito es otorgar a las Cámaras del Congreso de la Unión la facultad para legislar mediante leyes generales en materia de movilidad y de seguridad vial. Esta nueva atribución legislativa del Congreso es relevante en virtud de que, conforme al transitorio segundo del decreto, a partir de su inicio y de vigencia, tendremos seis meses para expedir la Ley General en materia de Movilidad y de Seguridad Vial, donde deberemos establecer los parámetros legislativos

que impidan, en la medida de lo posible, accidentes que ocasionen, entre otros, daños económicos, la muerte o lesiones permanentes de las personas.

Debemos reconocer que hay muchos conductores que creen que el acelerar un vehículo es saber manejar, y lo que hacen es sin ninguna precaución y respeto por las vidas de ellos y de unos terceros, en este caso las de los ciclistas. En este orden de las ideas, las autoridades administrativas encargadas de otorgar las licencias para conducir vehículos automotores deben actuar con plena honestidad, ética en el servicio público y otorgar dicha autorización a las personas que acrediten aprobar los exámenes correspondientes y que realmente sepan manejar.

También destaca la reforma de la fracción V, apartado A, del artículo 115 constitucional, que otorga a los ayuntamientos del país la facultad para expedir planes en materia de movilidad y de seguridad vial. Por lo que en sus ámbitos de competencia gubernamental tendrán la exclusiva responsabilidad en esta materia. En el caso del artículo 122, que regula las atribuciones de los órganos de gobierno de la Ciudad de México, se les otorga la facultad de establecer acciones en materia de movilidad y seguridad.

Compañeras y compañeros diputados, nuestra futura acción legislativa no solo será para la expedición de la ley general en materia de movilidad y seguridad vial, sino que también en el transitorio tercero debemos hacer los ajustes que corresponden a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, con el propósito de que se considere en el contenido de los planes de desarrollo urbano, zonificación y actividades de relación, con lo que concierne a una adecuación-planeación del desarrollo urbano en los centros de población. La planeación debe considerar los proyectos de crecimiento demográfico y la necesidad de creación de nuevos centros de población con toda la infraestructura vial que se requiere.

Compañeras y compañeros legisladores, con esta reforma constitucional, sin lugar a duda estamos legislando en favor de la gente. Es verdad que no podemos garantizar su seguridad personal, pero estamos otorgando los medios para que las autoridades administrativas estén en condiciones de mejorar las vialidades en beneficio, de la población.

Por las consideraciones expuestas, las y los diputados del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo votaremos a favor del presente dictamen. Y quiero agradecer a las organizaciones civiles por promover esta iniciativa, y hacer nuestro reconocimiento total. Es cuanto.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada Rojo Pimentel. El Grupo Parlamentario del PRI ha decidido dividir en dos partes su tiempo de participación. Así que tiene el uso de la palabra la diputada Ana Lilia Herrera Anzaldo, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, para su intervención de cinco minutos.

La diputada Ana Lilia Herrera Anzaldo: Muchas gracias, presidenta. Buenas tardes, compañeras y compañeros. Soy portadora de la lucha, de la esperanza de millones de personas, que habitando la zona metropolitana más poblada de nuestro país no solo se juegan la vida en medio de transporte, contaminantes e inseguros, sino que cada día en sus largos traslados al trabajo, a estudiar, al médico o a veces hasta para un rato de esparcimiento, dejan largas horas de su tiempo que bien podrían utilizar para convivir en familia, para hacer ejercicio, para seguirse preparando o para tener, incluso, un merecido descanso.

Hoy, damos un pequeño, pero gran paso en la lucha a favor de la vida y de la seguridad. El tránsito vehicular en el que convivimos ha ido en detrimento de nuestra calidad de vida. El costo de la congestión vehicular se mide en tiempo, en calidad de vida, en desarrollo económico y en competitividad, por citar ejemplos de la realidad que vivimos cada día en nuestras ciudades.

Sumando los costos de la congestión vial en las 32 entidades federativas, podemos decir que se han perdido 93 mil 867 millones de pesos. Cada habitante pierde anualmente 3 mil 875 pesos por congestión vial.

El índice de tráfico promedio —promedio, porque si me escuchan mis paisanos nos van a venir a reclamar que ellos tardan unas 4 horas, a veces, en ir y venir o más de sus trabajos—, pero el tiempo promedio es de una hora 36 minutos en los recorridos en zonas congestionadas. Tan solo en esta gran metrópoli, el costo de la congestión vial es de 47 mil 43 millones de pesos. Y es un tiempo que podría aprovecharse para ver 98 películas, leer 37 libros, tomar 12 cursos, jugar 98 partidos de fútbol, para que podamos dimensionar.

De acuerdo con el Inegi, hasta agosto de 2020 se tiene un registro de más de 34 millones de automóviles en México y solo 611 mil camiones de pasajeros para más de 120 millones de mexicanas y mexicanos.

A ver, en resumen: se trata de acabar con el mundo al revés. Dejar de invertir la mayoría de los recursos para la minoría que representan los vehículos automotores y convertir, en una aspiración para todas y todos, la necesidad que hoy tienen las mayorías en este país. Espacios adecuados para peatones, para ciclistas. La necesidad de una convivencia armónica que repercuta en una sociedad más sana y más segura.

El camino para llegar aquí ha sido largo, por cierto, deseo reconocer la convicción y la perseverancia de mi amigo y exsenador de Jalisco, Jesús Casillas, porque él en 2014 presentó una iniciativa al respecto y por supuesto también de la invaluable participación de la sociedad civil organizada, con quienes muchos de ellos tuvo la oportunidad de coincidir siendo presidenta del Grupo Mexicano de Parlamentarios para el Hábitat.

Hoy, estamos adecuando también nuestra Constitución al derecho a la ciudad, que establecimos en la última reforma a la Ley General de Asentamientos Humanos, donde, por cierto, también reconocimos la movilidad como un derecho, como una obligación del Estado y como un principio rector de la urbanización en México.

Es de celebrar esta reforma constitucional y la próxima creación de la ley en materia, pero, advirtamos juntos, por favor, no queremos más derechos de papel, para dotar de la información, la coordinación y los presupuestos necesarios a los estados y municipios, necesitamos también garantizar un marco legal adecuado. Necesitamos estar unidos para garantizar con recursos económicos suficientes, medidas concretas que favorezcan la movilidad y la seguridad.

Y lo advierto porque acabamos de ser testigos, aunque dimos la batalla, de la desaparición del Fondo Metropolitano, que me parece un tema muy grave para la movilidad. Con esta reforma, con esta acción legislativa el Grupo Parlamentario del PRI dice sí a la movilidad segura que impulse a nuestra calidad de vida y en congruencia, el desarrollo económico y el cuidado al medio ambiente.

Que nadie intente confundir, porque esta causa no tiene colores, esta causa no tiene ideologías, se requiere un profundo cambio cultural. Y en el PRI, como siempre, hemos dado la batalla y seguiremos dispuestos a continuar en esta lucha. Gracias.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada Herrera Anzaldo. Tiene la palabra el diputado Jesús Sergio Alcántara Núñez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, por la segunda parte por cinco minutos.

El diputado Jesús Sergio Alcántara Núñez: Con su permiso, señora presidenta. Compañeras diputadas, compañeros diputados, me da mucho gusto tener la oportunidad del uso de la tribuna dando continuidad y fortaleciendo, en la medida de lo posible, la participación de mi compañera Ana Lilia Herrera Anzaldo, quien ha participado en este tema de desarrollo urbano y movilidad desde el Senado y ahora retomado aquí en la Cámara de Diputados.

Y, reitero, me da mucho gusto compañeras y compañeros, impulsar un tema que contribuye de manera significativa en las condiciones de movilidad y de seguridad vial que corresponde en favor de todos los mexicanos, particularmente, de una manera más importante en las zonas metropolitanas.

Actualmente, los accidentes de tránsito representan un grave problema que viene incrementándose a nivel mundial y México no escapa de ello, somos y ocupamos el séptimo lugar de muertes a nivel mundial y el tercero en América Latina.

Diario, en promedio, hay 22 decesos de jóvenes entre los 15 y 29 años al día, aproximadamente 24 mil decesos en promedio al año. Y esto tiene que ver mucho por un tema cultural donde tiene que ver el tema de educación, el tema de formación, el tema de salud, pero, también tiene que ver mucho el tema de infraestructura.

En las zonas metropolitanas —y particularmente en la del valle de México, donde es la Ciudad de México y los municipios conurbados del Estado de México— creo que ha sido un tema muy recurrente y lo vimos en las sesiones anteriores donde se hacía la propuesta, se hizo la propuesta para desaparecer el Fondo Metropolitano, recursos que servían precisamente para poderle dar una mayor vialidad a los municipios conurbados, hacer

obras de infraestructura lo que son banquetas, lo que son carreteras, calles, autopistas y que mucho tienen que ver en este tema que lamentamos mucho de los accidentes.

Otras de las acciones mismas, y es concurrente, es el tema de tránsito. Compañeras diputadas, quienes me han antecedido se han referido a que quienes vienen a trabajar o a estudiar o a alguna actividad aquí, a la Ciudad de México o a esta zona metropolitana, de otros municipios, se llevan prácticamente en el transporte 4 horas, 4 horas que bien les sirven para descansar o para hacer otra actividad y que lamentablemente, por el tema de viabilidad hay un problema muy severo en el tránsito y, bueno, pues qué se dice de la regulación en el servicio público.

Por eso es que, aunado a lo anterior, el derecho a la movilidad condiciona el ejercicio de otros derechos fundamentales, como es la educación, la salud, el trabajo, el desarrollo, la alimentación, la vivienda y la cultura.

Parte de lo que nosotros estamos promoviendo en esta reforma, que como bien se ha comentado, viene de la pasada legislatura y ahora se está fortaleciendo con participaciones de diferentes compañeros de diferentes grupos parlamentarios, es precisamente darle una visión integral que contemple el entorno en el que viven las personas, creando alternativas de traslado para las actividades diarias y contemple criterios de planeación de los asentamientos humanos y el desarrollo.

Para esta solución se deben considerar dos elementos sustantivos: la seguridad vial, cuyo principal objetivo es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública, eliminando o disminuyendo los factores de riesgo. Y, la otra es la movilidad, que debe consistir en considerar como un derecho fundamental para que, el que debe estar garantizado en igualdad, sin condiciones a toda la población.

Es por eso que, en el Grupo Parlamentario del PRI, estamos a favor de este dictamen, en el que faculta al Congreso federal para que pueda expedir leyes en materia de movilidad y seguridad vial, en el que faculta a los municipios para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial. Y busca a las autoridades de los tres órdenes de gobierno: al gobierno federal, al gobierno estatal y a los gobiernos municipales...

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Compañero diputado, su tiempo se ha agotado.

El diputado Jesús Sergio Alcántara Núñez: ...refuercen las acciones que permitan garantizar la movilidad y disminuir los accidentes de tránsito. Sí, señora presidenta. El Grupo Parlamentario del PRI nos pronunciamos a favor de esta reforma, porque consideramos impostergable generar garantías en materia de movilidad y de seguridad vial. Es cuanto, señora presidenta. Muchas gracias compañeras y compañeros diputados.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Alcántara Núñez. El Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional decidió dividir en dos partes su tiempo de exposición. En consecuencia, tiene el uso de la palabra el diputado Adolfo Torres Ramírez, por cinco minutos.

El diputado Adolfo Torres Ramírez: Muy buenas tardes tengan todos ustedes, todos nuestros amigos que nos siguen a través del Canal del Congreso. Hoy estoy bien contento, porque es un día que debemos celebrar. Además, muchos compañeros hoy llegamos sonriendo a esta sesión, porque lo hicimos en bicicleta, además fuimos de todos los partidos.

Los derechos humanos los concebimos como procesos históricos, productos de contextos y circunstancias determinadas a través del tiempo e inclusión, que sobresalen por luchas sociales que se logran a base de conquistas que han marcado nuestra historia.

Con el paso del tiempo, han surgido nuevos derechos como producto de la evolución de la dinámica social y de la dignidad humana, ocasionando nuevos derechos, como el que hoy nos tiene aquí, el derecho a la movilidad. Después de muchos años de luchar de la mano con la sociedad civil, hoy por fin lo logramos y es por eso que debemos estar bien, pero bien contentos.

Podemos afirmar que el derecho a la movilidad no solo se relaciona con el traslado de personas de un lugar a otro. Genera condiciones para el ejercicio de otros derechos como, por ejemplo, los derechos a la educación, a la salud, al trabajo, a la vivienda y también al medio ambiente. Si no tenemos una movilidad adecuada, no

podemos llegar a adquirir todos estos derechos, no podemos llegar a la escuela, no podemos llegar a las clínicas.

Los objetivos para el desarrollo sostenible de la Agenda 2030 son una pieza fundamental en la agenda de las Naciones Unidas. La movilidad es una herramienta transversal para lograrlos, su relevancia destaca especialmente en el objetivo 11, en donde habla de ciudades y comunidades sostenibles.

Por eso, las zonas urbanas es uno de los grandes desafíos que tenemos para este siglo XXI, ya que la población del mundo sigue concentrándose en ciudades, para el año 2030 dos tercios de la población del mundo vivirá en ciudades. Este crecimiento tendrá un impacto especial sobre la movilidad.

La movilidad nos da la oportunidad de coexistir de manera colectiva y de distintas formas, una gran variedad de formas para moverse y que responden a diversos estilos de vida y a actividades que constituyan a la sociedad, y permiten la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población. En otras palabras, este derecho a la movilidad nos dará igualdad como sociedad.

Un tema que es muy preocupante es la seguridad vial. La Conapra en el 2016 habló de 16 mil 185 personas que murieron en accidente viales, la mayoría de ellos en zonas urbanas. Y lo peor de esto, es que el 44 por ciento de ellos eran peatones, ni siquiera eran responsables de ir detrás del volante.

En el 2018 hubo más de 365 mil accidentes. Los accidentes viales representan la octava causa de muerte en todas las edades en nuestro país, y solo son superados por algunas enfermedades, y las cuales, por cierto, pueden ser combatidas si hacemos ejercicio. Esto significa si caminamos y nos movemos en bicicleta.

Ya no tenemos ningún pretexto, debemos trabajar de manera integral y urgente por la Ley de Seguridad Vial y así poder homologarla entre estados, municipios y en todo el país, debemos contar con una movilidad segura conservando el bienestar social y las buenas prácticas de los ciudadanos y las ciudades mexicanas.

Miren, de acuerdo con el Cesop, aquí de esta Cámara de Diputados, que levantó una encuesta, solo 2 —fíjense este dato— solo 2 de cada 10 personas se mueven en automóvil propio. Esto quiere decir que 8 de cada 10 personas se mueven en transporte público, caminando o en bicicleta. Y de estas, 6 de cada 10 no están satisfechos con las calles ni con las banquetas que tenemos en México, las que tradicionalmente se han construido. La gente no se siente segura en las calles.

Los sistemas de movilidad deben ser asequibles, económicamente viables, orientados a las personas y respetuosos por el medio ambiente.

La verdad es que yo, y sinceramente lo espero, es que este gran paso no quede como una buena intención, y se tomen verdaderas cartas en el asunto, porque sin presupuesto, este derecho se convertirá en letra muerta. Sin presupuesto será solo una buena intención como lo es el Plan de Movilidad 4S que presentó la Sedatu. Debemos destinar recursos necesarios y suficientes para hacer de nuestras calles lugares más seguros y amigables, y mejorar las banquetas, tener un transporte público digno y, sobre todo, también tener infraestructura ciclista.

Por eso es que el Grupo Parlamentario de Acción Nacional estima conveniente integrar la movilidad como un derecho humano y está a favor de esta minuta, que el día de hoy presentamos.

Ante la pandemia es una gran oportunidad encontrar medios alternativos de transporte, y yo hoy les quiero decir a todos mis amigos de la sociedad civil que han estado al pendiente de esta ley, que voy a luchar. Voy a luchar con toda mi energía para tener un presupuesto justo, para tener una movilidad sustentable y sostenible para México. Es cuanto.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Torres Ramírez. Tiene la palabra la diputada Silvia Guadalupe Garza Galván, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, por cinco minutos.

La diputada Silvia Guadalupe Garza Galván: Con su permiso, diputada presidenta. Compañeras y compañeros legisladores, hoy es un gran momento para México. Me da muchísimo gusto estar aquí, delante de todos ustedes, siendo testigos de una gran reforma. Me enorgullece ser parte de la misma.

En el año 2011, el 10 de julio de 2011, se publicó en el Diario Oficial de la Federación una reforma, la reforma más importante en la materia de derechos humanos desde que se promulgó nuestra Constitución en 1917, donde se buscaba fortalecer el reconocimiento y la protección de los derechos humanos.

Se modificaron 11 artículos constitucionales, donde se reconocían en la Constitución los derechos humanos plasmados en los tratados internacionales de los cuales México fuera parte. Donde se dispone que todas las autoridades en el ámbito de su competencia tienen la obligación de proteger, promover, garantizar y respetar los derechos humanos. Donde se consagran principios muy importantes dentro de la Constitución, como el de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

Hoy estamos modificando, si así a bien lo tienen todos ustedes, 4 artículos constitucionales: 4o., 73, 115 y 122. Este es un gran paso, un gran paso que debemos ver con responsabilidad, porque la movilidad y la seguridad vial van de la mano, pero también podemos atacar y disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Tenemos un fenómeno al cual se enfrenta la humanidad, el fenómeno más importante al que no podemos combatir con políticas públicas, como lo está manejando el gobierno federal, donde la causa principal es la generación de energía y le están apostando a los combustibles fósiles. Donde la causa principal es el transporte y no le quieren poner dinero.

El Inegi dice que 78 por ciento de la población vive en ciudades. Tenemos grandes zonas metropolitanas donde se concentran grandes masas de habitantes de este gran país.

Nosotros acabamos de terminar, de finiquitar aquí en Cámara —ojalá en el Senado lo detengan— con el Fondo Metropolitano. Casi 4 mil millones de pesos que se pueden destinar a la movilidad.

Yo les pido, compañeros y compañeras, a todos, pero en especial a los diputados de Morena, que en la etapa que viene de análisis y modificación del presupuesto, pues etiquetemos dinero, seamos responsables. Estamos elaborando leyes que van a ser una carga para el presidente municipal, para el gobernador, etcétera, que vaya etiquetado dinero para que pueda disponerse. De verdad, lo que se debe hacer en materia de movilidad y seguridad vial.

Así es que los invito a dar este gran paso, porque esto es solo el principio. ¿Qué viene, qué viene? Y ahí está para poder legislar. Pues viene lo que propuso la ONU, que es el derecho a la ciudad. ¿Qué significa esto? El derecho de todos los habitantes a utilizar, habitar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos más justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna.

Yo quiero decirles que Acción Nacional propuso, en legislaturas pasadas, y aquí tenemos nosotros a nuestro compañero y amigo diputado Marcos Aguilar, en la Legislatura LXII propuso una reforma en esta materia y la aprobó la Cámara de Diputados, pero fue congelada en el Senado de la República.

Acción Nacional impulsó la Ley de Transición Energética, donde le apostó a la energía renovable para bajar las emisiones de gases de efecto invernadero. Pero no solamente eso, también le apostó la eficiencia, sí, de generar energía en este país. Acción Nacional propuso e impulsó la segunda ley, en el mundo, de la Ley General de Cambio Climático, con una destreza magistral en aquél entonces el senador Alberto Cárdenas, que convocó a todos los grupos parlamentarios a poner su granito de arena para la construcción de esa ley.

Así que Acción Nacional ha estado, está y estará siempre a la altura, a la altura que requiere este país en todas las materias. Y bueno, también Acción Nacional, y que no es tema, espero que sea tema antes de finalizar esta legislatura, para que le hagamos justicia a nuestros médicos residentes de posgrado y de servicio social, que tienen congelada la minuta, el dictamen en la Cámara de Senadores, y que lo presenté de nuevo en esta Cámara y está congelado en la Comisión de Salud.

Así es que, compañeros, tenemos una gran oportunidad de servirle a México y hacerlo justicia a nuestros mexicanos, en especial a nuestros médicos. Muchísimas gracias, para todos. Y enhorabuena.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada Garza Galván. Tiene la palabra el diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce, del Grupo Parlamentario de Morena.

El diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce: Con el permiso del pueblo de México. Compañeras y compañeros diputados, hoy es un día en el que estamos haciendo historia, porque vamos a aprobar el derecho a la movilidad en nuestra Constitución. Le agradezco a todas las fuerzas políticas de nuestro país el acompañamiento a esta iniciativa que un servidor y el diputado Ernesto Palacios presentamos en junio del año pasado.

Iniciamos esta reforma, la transformación de las ciudades en México, para que pasen de la dimensión de los autos a la dimensión de las personas, pues durante las últimas seis décadas, aceptémoslo, las ciudades se han desarrollado en torno al concepto del automóvil, como el elemento básico para el crecimiento de las mismas.

Gracias a la visión que tenemos del auto como medio primordial de movilidad, las ciudades empezaron a crecer hacia los suburbios, las orillas, las periferias de una manera desbordada y sin control. Los urbanistas del siglo XX concibieron este crecimiento como la expansión de las ciudades funcionales, y en ese entonces las nombraron como modernas, pues definieron los espacios de actividad exclusiva vinculados con carreteras y ejes viales para interconectarlos entre sí. Por un lado, teníamos el distrito empresarial y productivo, por el otro el sector de vivienda, después el comercial, el escolar y, por último, el del esparcimiento. Sus arterias eran las autopistas, y los autos el medio de traslado.

En teoría, la publicidad automotriz nos prometió que tendríamos una máquina por persona, convirtiendo a las ciudades en ecosistemas con dimensión a esa escala. La propaganda logró convertir este gran invento, sin duda, en un objetivo de consumo aspiracional y de deseo, era lo máspreciado de todo.

Nos impusieron y aceptamos seguir el modelo americano, el objetivo de vida por excelencia que nos hacia trabajar para ello: tener una familia, una casa y, por supuesto, un automóvil. Bajo este concepto, todos teníamos el Jetta en nuestra cabeza, pues así nos lo dictó el mercado.

La industria financió por décadas los programas de televisión, radio y prensa para que todas las personas soñáramos con tenerlo. Así fueron diseñadas las ciudades para darle prioridad al tránsito vehicular sin importar nada más. Toda la ingeniería vial, toda la obra pública, todo el presupuesto, absolutamente todo, estaba enfocado a los autos: se ampliaron las calles para darles paso, se redujeron las banquetas para darles más espacio y, por si fuera poco, a las banquetas miniatura se les colocaron postes para eliminar el camino de los autos.

En este contexto, e irónicamente, los arquitectos replicaron las vibrantes calles comerciales y peatonales de los centros urbanos tradicionales, en ahora nuevas y llamativas plazas comerciales, eso sí, rodeadas de planchas de estacionamiento y acceso exclusivo para el auto, mientras que las avenidas vivas se convertían en muros ciegos de traslado, con distancias remotas e inhóspitas.

Por último, el espacio más íntimo que podemos tener, el hogar, también se vio afectado. Al día de hoy, en lugar de privilegiar lo más importante como en una fachada es la sala, la estancia o el portal con balcones para asomarse y conectarse con el mundo exterior, nos preocupamos por tener múltiples garajes, poniendo por delante de nuestra casa a los propios automóviles.

Y así, así todas las ciudades se pensaron para los autos. Al final, un gran invento que es el auto genera una serie de externalidades negativas que afectan a nuestra comunidad, así son la inseguridad vial, la contaminación, la obesidad, el estrés y, por supuesto, la parálisis causada por el exceso de vehículos, porque los automóviles ocupan mucho lugar y mueven pocas personas.

Por todo ello, no son casuales las transformaciones que van surgiendo en las ciudades del mundo. En los últimos 15 años ciudades como Nueva York, París, Bogotá, Copenhague, Moscú, y en México, Guadalajara, Puebla y la propia de la Ciudad de México, por citar algunas, replantearon el modelo de ciudad buscando alternativas de vialidad.

Pero, hoy México se coloca a la vanguardia del mundo al considerar un derecho humano como es el de la movilidad, pues implica que el Estado tiene las obligaciones irrenunciables para garantizar el derecho a la ciudad, el espacio público a la vivienda y al esparcimiento sano.

Se trata de una construcción novedosa que busca contemplar a la movilidad en su dimensión física, legal, social y cultural, para denotar que moverse mediante un espacio urbano implica reconocerse como ciudadano o como ciudadana, y en consecuencia acceder a todos los espacios literales y simbólicos en los que ocurre una vida de calidad.

Se trata, pues, de una transformación de pensamiento, el disfrute o la cancelación del derecho a la movilidad implica una apropiación del espacio común como entramado de instituciones, prácticas, rituales y símbolos que permiten que las personas ahí presentes se observen mutuamente como libres e iguales, y que construyan un sentido de autorrespeto con bases sociales.

Este derecho tendrá un efecto transformados, viable, solo con una visión de transformación en la vida pública de México, como la que está viviendo esta cuarta transformación. A partir de lograr una movilidad democrática, equitativa, igualitaria, segura y de calidad, permeando en el grueso de las urbes, en materia de seguridad el concepto de derecho aporta mucho al estigmatizar a los espacios urbanos legales, en lugar de estigmatizar a otros usuarios de la vía. Significa imaginar espacios posibles de leer que le indiquen a cada usuario de la vía el cómo actuar sin culpar a nadie en particular.

En materia de desigualdad, la visión de un uso monotemático de movilidad logrará hacer una exigencia equitativa en presupuesto y espacio público, modificando el entorno de las ciudades. En materia de sustentabilidad detendremos el crecimiento expansionista de la ciudad para dar paso a una densificación y compactación de las actividades.

Por último, la accesibilidad y la inclusión de todas las personas, sin discriminación, hará que las personas sean la prioridad sobre los autos. En sí misma, esta reforma es fundamental, pues la movilidad define el espacio público de las ciudades. Con ello, las ciudades se volverán vibrantes y de calidad, en beneficio de todas las personas. Dignificaremos a nuestras ciudades, dignificamos a nuestros hogares.

Diputadas y diputados, con esta reforma iniciamos un modelo a escala humana, como personas la escala más importante de todas. Muchísimas gracias y así será. Gracias.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Gracias, diputado Hidalgo Ponce. Se informa a la asamblea que, con esta intervención, ha terminado el plazo para la presentación de reservas del dictamen a discusión.

De conformidad con lo que establece el artículo 230, numeral 3, del Reglamento, se otorgará el uso de la palabra a las y los diputados para hablar, a favor y en contra, hasta por cinco minutos.

Tiene la palabra la diputada María Beatriz López Chávez, del Grupo Parlamentario de Morena, para hablar en pro.

La diputada María Beatriz López Chávez: Con el permiso de la Presidencia. Compañeros y compañeras legisladores, la discusión de este dictamen es trascendental para la vida cotidiana de las personas que habitan en México, particularmente, en las grandes ciudades.

La movilidad es indispensable para el desarrollo de las personas, las urbes, las megalópolis y las regiones de todo el país. En otras palabras, la movilidad es un elemento fundamental para el crecimiento económico y la prosperidad.

Reconocer, respetar y garantizar el derecho a la movilidad significa apostar por una mejor calidad de vida para las y los mexicanos. Ya que conlleva a la planificación para un crecimiento urbano, controlado, ordenado, sostenible y equitativo.

Al establecer el derecho a la movilidad en la Constitución contribuimos a desarrollar ciudades incluyentes y amigables en un entorno generado con zonas urbanas conscientes de la relación que existe entre la población y el medio ambiente.

La Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, aprobada por la Organización de las Naciones Unidas, tiene como objetivo 11 lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Asimismo, la meta 11 y la meta 11.2 de dicho objetivo, es proporcionar acceso a sistemas de transporte seguro, asequibles, accesibles y sostenibles para todos mejorar la seguridad vial.

En particular, mediante la ampliación del transporte público, prestando esencial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. De ahí la importancia de consignar en la Carta Magna que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

El mayor costo de la falta de planeación urbanística se traduce en aglomeraciones vehiculares, grandes emisiones de gases contaminantes, ciudades con crecimiento irregular, construcción de viviendas en zonas de alto riesgo, diversos daños a la salud, inseguridad, violencia, pérdida de tiempo en los traslados, deficiencia en los servicios públicos, entre otros aspectos.

En este Poder Legislativo tenemos la obligación de impulsar desde la norma jurídica del crecimiento urbano sostenible, para que todas y todos podamos disfrutar de una calidad de vida digna, que posibilite generar una dinámica de estabilidad social y prosperidad, tomando en cuenta el entorno y el medio ambiente.

Un crecimiento que ofrezca un mejor presente y futuro a las distintas generaciones y grupos poblacionales sin que medie ningún tipo de discriminación. La accesibilidad para la movilidad es un elemento de fundamental importancia, ya que constituye el parteaguas que permitirá que las oportunidades de bienestar se conviertan en realidades permanentes.

De ahí que la progresividad del derecho a la movilidad será una condición necesaria para lograr que las nuevas pautas, reglas y lineamientos permeen en todo el territorio nacional, teniendo como base una amplia participación ciudadana y una adecuada coordinación entre los distintos niveles de gobierno.

Es de destacar que, con el establecimiento de este derecho en la ley fundamental, se mandata también la extensión de una ley general en la materia y la armonización del marco jurídico correspondiente, a efecto de dotarla de viabilidad y evitar que sea letra muerta.

Es por eso que el Grupo parlamentario de Morena votaremos a favor del dictamen, con el fin de garantizar la movilidad digna a las y los mexicanos. Es todo. Muchas gracias.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada López Chávez. Tiene la palabra para hablar en contra, el diputado Higinio del Toro Pérez, de Movimiento Ciudadano.

El diputado Higinio del Toro Pérez: Muchas gracias. Con su venia, presidenta. Siempre he sostenido que, en el servicio público, independientemente del nivel que se trate, lo que importa finalmente es que las cosas sucedan. Y, puede ser, desde la oposición, o desde la cómoda postura de la mayoría que decide con base en efectos o intereses particulares.

Desde el inicio de esta legislatura he impulsado la agenda metropolitana y de movilidad como una prioridad en mi trabajo legislativo. Para ello he presentado una serie de siete iniciativas para fortalecer estas propuestas de las que les hablaré más adelante.

Antes, quiero referirme a cuál es mi postura. Por supuesto que estoy a favor y votaré a favor de la propuesta. Lo que vengo a pronunciarme en contra es por la forma en como se dictaminó esta iniciativa. Por eso quiero referirme al dictamen que hoy nos ocupa, razón por la cual decidí subir a tribuna, ya que estoy en contra de cómo se dictaminó.

Pues en los precedentes parlamentarios fueron incluidas un par de iniciativas de diputados de esta legislatura, una de las cuales tiene el mismo espíritu de una iniciativa que presenté el pasado 30 de abril de 2019, en la que propuse reformar el artículo 4o. constitucional para que se incluyera la movilidad como un derecho de las y los mexicanos.

Me llama la atención que mi iniciativa fue desechada por la comisión el 28 de febrero de este año y hoy, la misma comisión incluye en este dictamen una iniciativa similar a la mía, que, por cierto, incluso fue presentada dos meses después de que lo hice yo.

Volviendo a mi agenda legislativa, la primera iniciativa que presenté en esta materia proponía reformar el artículo 115 constitucional, con el objeto de facultar a los municipios para participar en la formulación de los planes de desarrollo metropolitano. La presenté el 12 de marzo de 2019 y fue desechada en la comisión.

Con esa misma fecha, también presenté una iniciativa que propone una reforma al artículo 73 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para promover la movilidad multimodal, esta iniciativa se encuentra congelada en la comisión.

Un mes después presenté otra iniciativa para impulsar la movilidad no motorizada, mediante la propuesta de que sea declarada la primera semana de junio como Semana Nacional de la Bicicleta. Esa iniciativa ya fue aprobada en comisiones y estamos a la espera del siguiente paso en el proceso legislativo.

Hoy, que se habla que el día de mañana probablemente haya una serie de ronda de iniciativas, ojalá que los diputados de la mayoría tengan a bien, en el corto plazo, y podamos sacar adelante esta iniciativa que ya está aprobada en comisiones.

Ahora, en materia metropolitana, en mayo de 2019 presenté una propuesta para reformar el artículo 73 de nuestra Constitución y así facultar al Congreso para construir leyes generales que regulen las atribuciones de cada ámbito de gobierno en materia de planeación y gestión de las zonas metropolitanas del país.

La iniciativa sigue pendiente a discusión en la comisión. Independientemente de eso, hablar de zonas metropolitanas pues nos hace referirnos a lo que sucedió la semana pasada con la desaparición del fideicomiso que dotaba de recursos, precisamente, a las zonas metropolitanas.

Diputados de la mayoría, debemos entender que el crecimiento del país tiene que ver con la atención de problemas comunes de municipios contiguos. No podemos estar diseñando trajes a la medida. La mayor parte de la población del país vive en zonas metropolitanas, y de ellos, y de estos, requieren iniciativas de este tipo, pero también fondos para que lo que hoy se aprueba, sea una realidad y no solo un discurso más, una letra más en la Constitución de nuestro país.

El pasado 9 de septiembre presenté otra iniciativa para reformar los artículos 9 y 37 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para promover la construcción de ciclovías o la asignación de un carril exclusivo para bicicletas en vialidades primarias.

Y lo digo con conocimiento de causa. En Jalisco —y hay que decirlo— junto con la Ciudad de México, hemos sido pioneros en la construcción de alternativas de movilidad no motorizada para los peatones.

Y, en ese sentido, he dicho aquí que me declaro municipalista y vengo de una ciudad media de apenas 150 mil habitantes, en donde si ustedes buscan en un ranking nacional que existe de infraestructura vial para el uso de la bicicleta, estamos colocados entre los primeros lugares, que no basta ser una ciudad grande, y me refiero a mi ciudad natal, cabecera de mi distrito, Zapotlán el Grande, en donde impulsamos la construcción de una ciclovía que une a los centros universitarios más grandes de ahí y que en su momento, gente que no ha entendido la importancia de estas iniciativas promovió ante el IETC, una consulta pública —como algunas que quieren promover ustedes— para que fuera retirada la ciclovía. Dimos la batalla y hoy la ciclovía sigue ahí, y una política pública permanente para que se siga sosteniendo.

Debo decir que, a final de cuentas, mi voto es a favor, porque soy un convencido de que solo cambiando este paradigma, como decía mi compañera Pilar Mac Donald Lozano, cambiar este paradigma, en donde los ciudadanos deben estar por encima de los vehículos en materia de movilidad. Es cuanto, presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Del Toro Pérez. Tiene la palabra el diputado Víctor Manuel Pérez Díaz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, para hablar en pro.

El diputado Víctor Manuel Pérez Díaz: Con su venia, diputada presidenta. Compañeras diputadas y compañeros diputados, la movilidad y la seguridad vial representan dos temas fundamentales en el desarrollo e integridad de los habitantes de cualquier país. En México ambos conceptos están tomando relevancia entre diversos sectores de la sociedad.

En este sentido, como legisladores tenemos la obligación de actualizar el marco normativo en la materia, por lo que celebramos desde el Grupo Parlamentario de Acción Nacional incluir el derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial en la Constitución Política.

Con esto consagramos derechos que desde hace mucho tiempo los mexicanos hemos luchado porque se reconozca como una garantía constitucional. Hoy, con este dictamen, se está logrando. Con estas modificaciones a la Carta Magna generamos un paso firme en tratar de erradicar una de las principales causas de muerte de personas en accidentes automovilísticos. Además, garantizamos una obligación por parte del Estado, de establecer un sistema integral de movilidad en condiciones de seguridad vial.

Asimismo, coincidimos en la necesidad de establecer dentro de las facultades del Congreso expedir las leyes que establezcan la concurrencia del gobierno federal, de las entidades federativas, de los municipios y, en su caso, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, a fin de contar con una ley general en materia de movilidad y seguridad vial.

Con esta reforma lograremos una planeación más eficiente en asentamientos humanos, abarcando la federación, entidades federativas y los mismos municipios. En lo sucesivo, al contar con una ley general se puede incidir válidamente en todos los órdenes jurídicos parciales que integran al Estado mexicano, para que de esta manera se coordinen las facultades coincidentes entre los diferentes órdenes de gobierno, a través de un marco normativo rector que defina los principios básicos sobre movilidad y seguridad vial.

Entre los beneficios de implementar una ley general está el que permitirán establecer políticas públicas, planes y programas para la prevención de accidentes y mejoramiento en la infraestructura vial y también de movilidad. De igual forma, aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte. Además, se promoverán políticas que integren el transporte de carga, así como racionalizar el uso del automóvil.

Quiero mencionarles, por último, y que es necesario destacar, que como legisladores estamos de acuerdo en aumentar el catálogo de los derechos humanos, pero también debemos mencionar la falta de congruencia por parte de la administración federal. Esto debido a que se han limitado los recursos para mejorar las condiciones urbanas enfocadas a la infraestructura.

Los diputados y diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional celebramos con este dictamen lo que por años hemos pugnado: elevar a rango constitucional el derecho humano de la movilidad y de la seguridad vial. Sin embargo, esperamos que los beneficios que traerá esta reforma no queden diluidos con la inminente desaparición del Fondo Metropolitano. Recordemos que el derecho sin política pública y, a su vez, sin presupuesto, solo será un cúmulo de buenos deseos.

Hagamos útiles estas reformas, compañeros, y no solamente nos hagamos lo importante en este pleno y en esta tribuna. Muchas gracias, diputada presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Pérez Díaz. Tiene la palabra el diputado Cruz Juvenal Roa Sánchez, el Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, para hablar en pro.

El diputado Cruz Juvenal Roa Sánchez: Buenas tardes. Con su venia, presidenta. Hoy es un gran día para las mexicanas y los mexicanos que nos trasladamos o que nos gusta ejercitarnos en bicicleta. La verdad, que mi gratitud para todas las diputadas y diputados que hoy vamos a dar este voto para todas las mexicanas y mexicanos.

La reforma que estamos discutiendo aborda un problema añejo, que no se ha podido resolver, se trata de llevar a rango constitucional el derecho a la movilidad y a la seguridad vial. Diversas organizaciones nacionales e internacionales se han pronunciado para que los gobiernos emprendan medidas contundentes para hacer las viabilidades más seguras, en beneficio de los peatones, de los ciclistas y motociclistas, toda vez que existe un alto índice de mortalidad debido al número de accidentes. Señalan que es urgente tomar medidas para reducir los altos índices de mortalidad que se presentan en el mundo y en nuestro país, relacionados con accidentes de tránsito y, en especial, de los ciclistas.

Como ciclista valoro y saludo esta reforma, porque considero de gran relevancia la seguridad vial y la movilidad, y no es para menos, pues son muchas las ventajas y los beneficios que ofrece la bicicleta frente a otros modos de desplazamientos. Comparto algunos datos. El Instituto Nacional de Estadística y Geografía señaló que, en el año 2018, en materia de seguridad vial sucedieron 365 mil 167 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y zonas suburbanas, en donde lamentablemente 4 mil 277 personas murieron. Esto convierte a los accidentes viales en una de las principales causas de mortalidad en nuestro país, tanto en conductores como en peatones y ciclistas, derivado de las malas prácticas de conducción de un automóvil, así como un mal diseño vial.

México es el tercer país con más muertes relacionadas en tránsito en América, después de Brasil y Estados Unidos. Si bien en los últimos años el uso de la bicicleta se ha convertido en una opción para transportarse y ejercitarse en las ciudades y zonas metropolitanas, cada vez son más recurrentes los accidentes viales. Estoy convencido de que con este dictamen abonamos a la construcción de una cultura de seguridad vial, y damos una respuesta a uno de los desafíos ambientales y sociales más difíciles de nuestro tiempo, que es la movilidad.

En México, las ciudades y los municipios están diseñados para los automóviles más que para las personas. Entre 1990 y 2017 los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio de 5.3 por ciento, mientras que la población lo hizo a una tasa de 1.5. Asimismo, existe una clara tendencia de que a mayor ingreso se utiliza en mayor medida el automóvil propio como principal medio de transporte.

Compañeras y compañeros, no hay que perder de vista que esta reforma constitucional no busca vulnerar las facultades de los estados y los municipios, sino por el contrario, busca generar soluciones a problemas complejos que requieren la participación de todos los órdenes de gobierno, en beneficio de los mexicanos.

En mi Grupo Parlamentario del PRI acompañaremos este dictamen de esta minuta porque somos sensibles a las exigencias de miles de ciclistas y peatones, que requieren una movilidad más segura y vivir en ciudades y en municipios más ordenados. Para mí, como ciclista, es fundamental velar por la seguridad de quienes hacemos uso de este medio de transporte. Por ello, estoy seguro de que esta reforma constitucional va en el camino correcto. Es cuanto, presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Roa Sánchez. Tiene el uso de la palabra, el diputado Emilio Manzanilla Téllez, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, para hablar a favor.

El diputado Emilio Manzanilla Téllez: Con el permiso del pueblo de México. Compañeras, compañeros legisladores, a nombre del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo acudo a esta tribuna para hablar a favor del dictamen que nos presenta la Comisión de Puntos Constitucionales en materia de movilidad y seguridad vial.

A nadie de los aquí presentes, y de la población en general, escapa el crecimiento anárquico de nuestras ciudades, en donde la movilidad peatonal y de vehículos es un caos. En muchas ocasiones, los agentes de vialidad son quienes potencian esa anarquía al no tener el sentido común para darle fluidez a la circulación.

El propósito de la reforma que discutimos es el de dotar las Cámaras del Congreso de la Unión de la facultad legal para expedir una ley general en materia de movilidad y seguridad vial. En dicho instrumento normativo se deberá establecer los ámbitos de participación de las autoridades federales, de los estados y de los ayuntamientos del país, así como las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en esta materia.

En la fundamentación del dictamen se nos proporcionan datos importantes respecto de la relevancia, donde nos señala que los accidentes vehiculares son la causa principal de mortalidad en el país, tanto de conductores como de peatones, y que se debe en una buena parte a la imprudencia y falta de preparación de quienes

conducen los vehículos como un buen diseño vial de nuestras calles. Si a esto se suma que cuando cae una pequeña llovizna, los semáforos fallan, potenciado el caos vehicular, las cosas se complican.

Esta Cámara de Diputados, junto con el Senado de la República, tendrán la responsabilidad de reformar la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para ponerla en concordancia con esta reforma constitucional y en su caso, con la ley general en materia de movilidad y seguridad vial.

Tendremos que ajustar todo lo referente a la planeación del desarrollo urbano de los centros de población y establecer criterios objetivos para que los nuevos lugares donde las personas vayan a vivir se diseñen con todos los servicios públicos que garanticen la calidad de vida de las personas que ahí habiten.

Para las y los diputados del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, no pasa desapercibido que un gran porcentaje de las vialidades han sido diseñadas y construidas para fomentar la circulación de vehículos automotores. Para nosotros es imprescindible considerar la circulación por estas vías de comunicaciones de vehículos no contaminantes, como las bicicletas.

Hoy en día, quienes por decisión propia circulan en las bicicletas enfrentan infinidad de agresiones de quienes conducen vehículos automotores, y en muchas ocasiones son lesionados o lamentablemente pierden la vida. Debemos reconocer que nos falta mucha educación vial tanto a conductores como a peatones.

Con la aprobación de esta reforma constitucional y de las leyes secundarias, confiamos en que se reduzcan sensible-mente los accidentes vehiculares y la pérdida de vidas humanas. Estamos legislando a favor de las personas en su seguridad e integridad física. Por estas consideraciones votaremos a favor del presente dictamen.

Compañeras y compañeros legisladores, desde esta tribuna les hago un llamado para tener muy en cuenta que muchos accidentes en este país se cometen por la fatiga o en muchas ocasiones por tanta agresión que se comete contra los transportistas y automovilistas de este país.

En este país se cuidan ellos más de los policías que de los delincuentes, eso crea la fatiga y genera inseguridad en su manejo, así es que un llamado para que como legisladores defendamos a los transportistas de este país. Se contratan miles, quizá millones de policías y, lejos de cuidar a este gremio que circula en las carreteras y calles de este país, se dedican a extorsionarlos.

Así es que, si hablamos de movilidad y de seguridad debemos brindar seguridad a quienes, a todos los operadores de transporte público, privado, automovilistas y camiones de carga. Es cuanto, compañera diputada.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Manzanilla Téllez. Tiene la palabra la diputada Ana Priscila González García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, para hablar a favor.

La diputada Ana Priscila González García: Con el permiso de la Presidencia. Compañeros y compañeras diputadas, el dictamen que estamos por aprobar es motivo de celebración porque significa un paso en un arduo proceso de trabajo, preparación y consenso entre todos los sectores, entre todos los partidos políticos cobijados por la sociedad civil que puso en el centro del debate en esta Cámara de Diputados la importancia del derecho a la movilidad y la importancia de legislar en materia de seguridad vial.

En la fundamentación del dictamen y en el trabajo de la comisión observamos los argumentos jurídicos que nos llevan a reconocer el derecho a la movilidad en la Constitución, pero, me quiero referir, para hablar a favor del dictamen, a las características de este proceso legislativo que hacen que hoy vayamos a aprobar este cambio constitucional por unanimidad.

Primero. Que fue iniciado por sociedad civil desde hace más de cinco años, documentando cada uno de los argumentos para construir la narrativa de aprobación. Esto nos deja un aprendizaje de consenso en el trabajo que realizamos.

Segundo. Que se reconoce implícitamente el trabajo que se ha realizado en algunos estados que de forma vanguardista reconocieron este derecho previamente implementando acciones enfocadas a garantizarlo.

Y, tercero. Que haya un importante trabajo previo para el siguiente paso que debemos de dar y que es la aprobación de una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Que se constituya como un consenso nacional en la regulación de las diferentes temáticas que abarcan esta materia. Con absoluto respeto al federalismo y a las necesidades específicas de los estados y concretamente de cada una de sus ciudades.

También quiero hacer hincapié en el reconocimiento del derecho a la movilidad, si bien será vinculado para su ejercicio con una serie de instrumentos jurídicos como leyes estatales, programas, estrategias, planes, entre otros, mismos que ya en algunos estados se ha hecho un esfuerzo importante para implementarlos, representa el acuerdo al que como sociedad estamos llegando para afirmar de forma contundente en nuestra Constitución Política que en nuestro país las calles son para las personas.

Que siempre en nuestras políticas públicas optaremos por un transporte sustentable. Que tenemos derecho a modos de transportes accesibles, dignos y seguros. Que todo derecho de tránsito es prevenible, pero, sobre todo, que ninguna muerte vial debe de ser justificada o normalizada.

Hoy estamos festejando, pero también reflexionemos sobre lo que tenemos pendiente. Ley General, presupuesto para la movilidad, legislar en materia de movilidad, del cuidado y armonización de las leyes en todos los estados.

No podemos aprobar esta reforma, también, sin mencionar a las familias de todas las personas que han perdido la vida en un hecho de tránsito. A aquellas que han transformado su dolor en activismo para que esto no vuelva a ocurrir, porque nadie debe perder la vida por el simple hecho de trasladarse por las calles.

Compañeras y compañeros diputados, en Movimiento Ciudadano, desde hace varias legislaturas decimos sí al reconocimiento del derecho a la movilidad en nuestra Constitución. Y sí a una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Muchas felicidades a todas y todos, las personas involucradas en este proceso y, enhorabuena por esa reforma. Muchas gracias, presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada González García. Tiene el uso de la palabra, el diputado Lucio Ernesto Palacios Cordero, del Grupo Parlamentario de Morena, para hablar a favor.

El diputado Lucio Ernesto Palacios Cordero: Con la venia de la Presidencia. Compañeras diputadas, compañeros diputados, me dirijo a quienes siguen con mucho interés esta sesión. Organizaciones, activistas, ciclistas, urbanistas, ciudadanas y ciudadanos. En efecto, hoy aprobamos una reforma histórica que ha costado una lucha de años, muy trascendente.

Son ustedes quienes la han hecho posible. Qué bueno que fue posible con voluntad en la cuarta transformación. Y es hasta ahora que hubo voluntad para reconocer este nuevo derecho en la Constitución.

Sí es un tema eminentemente ciudadano y progresista. Sin duda, lo más relevante de todo es que impactará de manera positiva la vida de millones y millones de personas. Para eso es el Congreso de la Unión, un Congreso hoy útil a las mexicanas y a los mexicanos.

Imaginemos una sociedad donde la gente puede llegar a su trabajo en condiciones seguras, ya sea en bicicleta o en el transporte público, de calidad, con precios accesibles, en condiciones seguras.

Imaginemos a las niñas y los niños de este país en sus traslados a las escuelas, protegidos, con seguridad, sin importar su condición socioeconómica. Imaginemos a nuestros adultos mayores, en un traslado sin barreras físicas que acuden al espacio público, que se pueden apropiar del mismo. Imaginemos un entorno amable, responsable, con calles apropiadas para los diferentes tipos de discapacidades. Unas calles llenas de peatones que caminan seguros. Cientos de bicicletas y donde se ha vuelto común el uso del bicitaxi. Imaginemos una ambulancia que traslada a una persona grave, que llegó a tiempo y salvó la vida, porque había ciudades que estaban preparadas para los trayectos de emergencia.

Eso es el derecho a la movilidad. Es crucial para que se ejerzan muchos otros derechos. Por eso el Estado está obligado a garantizarlo, por eso es una decisión histórica, garantizarlo en igualdad de condiciones, sin diferencias derivadas del poder adquisitivo, de la discapacidad, del género o de la edad.

Con esta reforma se apuntala un país con ciudades sustentables, incluyentes, equitativas. Una sociedad con hábitos de vida más saludables, con protección y seguridad. El Estado responsable, en México se adelanta.

Va a prevenir en este país los accidentes. Va a disminuir el uso del automóvil. Es un nuevo modelo social de movilidad. También me dirijo a las miles de madres y padres que perdieron un hijo, a quienes perdieron a un ser querido. Con esta reforma buscamos corregir el rumbo, repensar las políticas, rediseñar las ciudades para que no haya muertes que pudieran evitarse.

No es una utopía, es pensar solamente, desde un enfoque de derechos, no como lo hacían antes, desde el mercado y desde el gran capital. Esa es la diferencia. En esta cuarta transformación se apuesta por la vida, por la conciencia colectiva, por nuevas formas de relación social y con el medio ambiente, por un desarrollo urbano distinto no depredador, más incluyente.

En la cuarta transformación pensamos en el bienestar de hoy, pero también el del mañana, que tendrá como pilar fundamental el derecho a una nueva movilidad que será segura y sustentable. Es cuanto.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Palacios Cordero. Concluida esta ronda de oradores y oradoras, y en términos del artículo 232 del Reglamento, consulte la Secretaría, en votación económica, si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general y en lo particular.

La secretaria diputada Mónica Bautista Rodríguez: Se consulta, en votación económica, si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general y en lo particular. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo, por favor. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo, por favor. Diputada presidenta, mayoría por la afirmativa.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Suficientemente discutido en lo general y en lo particular.

Procederemos a la votación nominal del proyecto de decreto, en lo general y en lo particular, en un solo acto. En términos del artículo 231, numeral 4, del Reglamento, y de acuerdo al procedimiento que hemos llevado a cabo para realizar las votaciones nominales, se pide a la Secretaría, abra el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular, en un solo acto.

La secretaria diputada Mónica Bautista Rodríguez: Háganse los avisos a que se refiere el artículo 144, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular, en un solo acto.

(Votación)

Se les recuerda a las y a los diputados que faltan de emitir su voto que resta un minuto para hacerlo. ¿Alguna diputada o diputado que falte de emitir su voto?

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Pido a la Secretaría que ordene el cierre del sistema electrónico de votación, para dar cuenta con el resultado de la misma.

La secretaria diputada Mónica Bautista Rodríguez: Ciérrase el sistema electrónico de votación. Diputada presidenta, el resultado es el siguiente: 351 votos en pro, 0 abstenciones y 0 votos en contra. Es mayoría calificada.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Aprobado, en lo general y en lo particular, por 351 votos, el proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. **Pasa a las legislaturas de los estados para los efectos del artículo 135 constitucional.**

01-12-2020

Cámara de Diputados.

DECLARATORIA del decreto de reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial.

Se realiza el cómputo y se da fe de **23 votos aprobatorios** de las legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México.

La Cámara de Diputados **declara** aprobado el decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Se turnó al Senado de la República, para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 1 de diciembre de 2020.

Declaratoria, 1 de diciembre de 2020.

DECLARATORIA DEL DECRETO DE REFORMA CONSTITUCIONAL EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Diario de los Debates

Ciudad de México, martes 1 de diciembre de 2020

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: A continuación, procederemos a realizar la Declaratoria de reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial. Solicito a la Secretaría que realice el cómputo correspondiente a efectos de dar fe de la recepción de la mayoría de los votos aprobatorios de las legislaturas de los estados.

La secretaria diputada Julieta Macías Rábago: Señora presidenta, con relación a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, se recibieron los votos aprobatorios correspondientes a las legislaturas de los estados de Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Coahuila, Colima, Durango, México, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Veracruz, Yucatán, Zacatecas y de la Ciudad de México, por lo que esta Secretaría da fe de la recepción de 23 votos aprobatorios.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Se pide a los presentes ponerse de pie. Una vez realizado el cómputo de los votos aprobatorios de la mayoría de las legislaturas de los estados y de la Ciudad de México, se emite el siguiente proyecto de declaratoria.

El Congreso de la Unión en uso de la facultad que le confiere el artículo 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y previa aprobación de la mayoría de las honorables legislaturas de los estados y de la Ciudad de México, declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. Pasa al Senado de la República, para sus efectos constitucionales.

Pueden ocupar sus lugares.

Para hablar sobre el tema se concederá el uso de la palabra a los grupos parlamentarios, hasta por cinco minutos. Tiene la palabra la diputada Zulma Espinoza Mata, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

La diputada Zulma Espinoza Mata: Con la venia de la Presidencia. Con la aprobación por parte de la mayoría de las legislaturas estatales del reconocimiento en el texto constitucional del derecho a la movilidad, este podrá ser ejercido por las y los mexicanos en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sustentabilidad, calidad, inclusión e igualdad, las cuales deberán estar previstas en la ley general que distribuya las competencias y establezca las bases de coordinación en la materia. Desarrollar políticas públicas para materializar de manera transversal derechos sociales que tienen un impacto directo en el ejercicio de otras

garantías, como lo es el caso de la movilidad, es una exigencia de los ciudadanos, que ahora el Estado está obligado a cumplir.

La movilidad es un concepto multidisciplinario, el cual hasta ahora no se definía comúnmente como un derecho fundamental. Por ello, es importante reconocer la existencia de este y la necesidad de ser tutelado así, como la gran variedad de formas en las cuales las personas nos movemos, por nuestros propios medios o por vía de un agente externo, como un vehículo privado o el transporte público.

Las condiciones en las cuales se ejerce el derecho a la movilidad deben permitir la satisfacción de diversas necesidades de las personas, así como la inclusión de grupos que hasta ahora han visto limitado su acceso al mismo, como son las personas con discapacidad. Al volverse la movilidad parte del régimen constitucional, todas las autoridades, sin excepción alguna, tienen la obligación de promoverla, respetarla, protegerla y garantizarla, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

En este sentido, deberemos prepararnos para una discusión profunda, que nos permita lograr la coordinación entre los tres órdenes de gobierno para garantizar la movilidad, lo cual impactará atribuciones municipales, estatales y federales en los más diversos ámbitos, como lo son: la planeación, urbanización, asentamientos humanos, ordenamiento territorial, construcción, mantenimiento de calles y espacios públicos, normas de tránsito, entre otros.

Se trata de que el reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad se traduzca en peatones y ciclistas que se sientan más seguros en proyectos de transporte público que brinden a los usuarios eficiencia, comodidad, rapidez, limpieza y una menor vulnerabilidad frente a la delincuencia, al tiempo de propiciar una mejor planeación urbana, enfocada principalmente a la sustentabilidad y a tener ciudades más amigables, no solo con el medio ambiente, sino con quienes las habitan.

Celebramos que hoy se reconozca en el derecho a la movilidad que es un derecho habilitante de otros, como la educación, el libre tránsito, la salud, la igualdad, la libertad, la seguridad, la vivienda, el esparcimiento sano y la cultura.

Aplaudimos igualmente la ampliación de los derechos de los ciudadanos, sobre todo aquellos que se ejercen de forma colectiva, como el que hoy reconocemos, a fin de que las personas se desplacen en condiciones dignas, teniendo en cuenta que estas son las puertas de acceso a una mejor calidad de vida y al bienestar. Es cuanto. Muchas gracias.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Espinoza Mata. Tiene la palabra el diputado Jesús de los Ángeles Pool Moo, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

El diputado Jesús de los Ángeles Pool Moo: Con su venia, presidenta, buenos días. Buenos días, diputados y diputadas. El 14 de octubre se aprobó en sus términos y por unanimidad el dictamen de la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial por este pleno de la Cámara de Diputados.

Estamos ante la declaratoria constitucional de los artículos 4o., 73, 115 y 122 para reconocer el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, además de reformar los artículos necesarios para dar el primer paso para que los mexicanos contemos con una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Así, se está cristalizando un proceso legislativo que más de 35 organizaciones de la sociedad civil han impulsado y hemos trabajado en conjunto desde 2015 con el objetivo de prevenir hechos de tránsito que cobran la vida de más de 16 mil personas cada año, y que constituyen la primera causa de muerte entre niñas, niños y jóvenes mexicanos, además de reconocer el derecho a la movilidad, el cual fue planteado por sociedad civil desde 2012 mediante el Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad, de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, y del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo.

Reconocer el derecho a la movilidad permite transformar progresivamente el objeto de las leyes de regular el tránsito, las vialidades y el transporte, a garantizar desde luego el derecho humano a la movilidad. Es decir,

regular con base directa en un derecho es esencial para poner en el centro a las personas. Este es un proceso de reconocimiento progresivo de los derechos incorporados a través de la nueva agenda urbana de la ONU y los objetivos de desarrollo sustentable.

A partir del informe de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, los estados han ido progresivamente incorporando el derecho a la movilidad en sus legislaciones estatales. La primera entidad que lo hizo fue la Ciudad de México en su Ley de Movilidad, en julio de 2014.

A la fecha, se han incorporado el derecho en cinco constituciones: Ciudad de México, Estado de México, Nuevo León, Oaxaca y Quintana Roo. Además de dicho derecho, se establece en las leyes estatales de Nayarit y Quintana Roo y se hace referencia a este en las de Aguascalientes, Colima, Ciudad de México, Guanajuato, Estado de México, Nuevo León y Sinaloa.

Esta red nacional de sociedad civil y especialistas tiene el compromiso de trabajar de la mano con los legisladores de los congresos estatales, para dar seguimiento y apoyar su aprobación localmente. Esta es una agenda ciudadana sin colores, que busca que todas las personas lleguen con bien a su casa. Llamamos a todas y todos a impulsar la y a trabajar unidos para aprobar estas reformas que pueden salvar miles de vidas.

Quiero agradecer a las organizaciones promotoras de la reforma constitucional y la Ley General de Seguridad Vial y Movilidad: Bicitekas, AC; Cesvi México; Proyecto Céntrico, SC; Reacciona por la Vida, AC; Reflexiona con Responsabilidad, AC; El Poder del Consumidor A.C.; Manu Vive A.C.; Movilidad y Desarrollo México, AC; Anasevi, AC; Espacio Público, Filosofía y Letras; Víctimas de Violencia Vial, AC; Proacción, AC; Ruedas del Desierto, AC; Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP México; Automex, AC; Chema.Link; Red Urbana; Women in Motion; Consejo Ciclista Poblano Cadena; Libre Abordo; Unión de Asociaciones Ciclistas de Querétaro, UCIQ; Bicired; Libre Acceso, AC; Camina, Centro de Estudios de Movilidad Peatonal, AC; Jaime Jamás Apoyaré ir Manejando Ebrio, AC; Cholula en Bici; Alcaldía de la Bici CDMX; Concepto Ciudad; Ensenada se Mueve; Bici Zamora, AC; Fundación Tláloc, AC; Red Salvaguarda, AC; Chihuahua en Bicicleta; Desarrollo y Movilidad Alternativa, AC; Aventón Seguro, AC; Tecate en Bici; Oaxaca por la Movilidad; Alianza por la Movilidad Activa, AC; Vida sobre Ruedas de San Luis Potosí; Puebla Vigila, AC; Transporte Digno Puebla; Click Por Amor Abróchalos.

Por último, quiero reconocer el impulso que también ha estado presente de la Iniciativa Global para la Seguridad Vial, a todas las organizaciones, desde el Grupo Parlamentario del PRD, les reconocemos desde esta tribuna. Muchas gracias por su aportación a todas y a todos, y a los que trabajaron en estas reformas constitucionales. Es cuanto, presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Pool Moo. El diputado Francisco Javier Saldívar Camacho, del Grupo Parlamentario de Encuentro Social, iba a realizar su intervención vía la plataforma Zoom. Sin embargo, por problemas de conectividad de la zona donde se encuentra el diputado, decidió hacer envío de su participación y solicitar su inserción íntegra en el Diario de los Debates. Así será.

Tiene la palabra la diputada Pilar Lozano Mac Donald, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

La diputada Pilar Lozano Mac Donald: Con su venia, presidenta. Diputadas y diputados, una vez cumplida la aprobación de la mayoría de las legislaturas locales, hoy, por fin, tenemos la declaratoria de reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial.

Aprovecho para reconocer de forma especial a los familiares de víctimas de accidentes viales, a las organizaciones de la sociedad civil, académicos, especialistas y a la senadora Patricia Mercado por ser luchadores incansables y aliados.

Esta reforma representa la oportunidad de avanzar en la nueva realidad de las ciudades y la necesidad de impulsar como siguiente paso una legislación adecuada a las necesidades de los habitantes del país. Esto, en favor de un desarrollo sustentable de las ciudades y teniendo a la movilidad y a la seguridad vial como temas prioritarios en nuestras agendas.

En la actualidad, la expansión territorial se impone como un desafío para las ciudades donde la población económicamente más vulnerable presenta acceso limitado de infraestructura, de espacios públicos, una movilidad ineficiente, insegura, limitada y además costosa.

La movilidad es un derecho que permite el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de las necesidades y pleno desarrollo. Es un elemento clave para el desarrollo de ciudades sustentables y se traduce en un aumento de su productividad y de la competitividad.

Por lo que la creciente aprobación de esta reforma constitucional reconoce el derecho a la movilidad y a la seguridad vial y esto constituye sin lugar a duda un hito histórico porque refleja el papel determinante que estos derechos tienen en la vida de nosotras las personas.

Las externalidades negativas derivadas del uso de vehículos motorizados como el incremento de hechos de tránsito, emisiones contaminantes y los efectos perjudiciales en la salud son una clara señal de la urgente necesidad de modificar este patrón de desarrollo urbano. Y, en efecto, el crecimiento vehicular de nuestro país es de 5 por ciento anual. Tan solo en 2018 se contaba con 47.8 millones de vehículos.

En la Ciudad de México se invierte en movilidad 33 millones de horas hombre al año, se pierde en productividad 120 mil millones de pesos anuales, se utiliza el doble de tiempo para los mismos traslados que hace 20 años y en los traslados se pierden casi 5 años de vida. Esto indica que, de no revertir el uso irracional del automóvil, sus externalidades negativas se van a incrementar cada vez más.

Actualmente, se estima que estas externalidades generan un costo anual de entre 3 y 5 por ciento del PIB nacional. Esta realidad exige replantear a la visión del desarrollo urbano para que se enfoque en generar una movilidad que sea eficiente, incluyente, equitativa y sustentable, que sea una movilidad también muy accesible para todos los habitantes y en este sentido es la movilidad la que tiene una tarea fundamental de transitar hacia el cambio de paradigma en el que el objeto central de los desplazamientos seamos las personas y no los vehículos.

A fin de superar esta situación que genera altos costos para los gobiernos y ciudadanos, son indispensables una serie de acciones de política pública que permita atender las problemáticas de las zonas metropolitanas donde residimos 92.6 millones de habitantes. Existen también grandes oportunidades para prevenir y atender una fuerte problemática. Hay que construir desde la sociedad una legislación de seguridad vial.

Todos los días, los mexicanos nos enfrentamos con el riesgo de perder la vida o la salud por el simple hecho de trasladarnos por nuestras calles y carreteras y esta es una situación que, sin duda, violenta directamente a nuestro derecho de vida, a la salud y afecta nuestro patrimonio. Hoy, 44 mexicanos no regresarán con vida a su hogar por accidentes viales que se pudieron evitar.

Y en este contexto, reconocemos la importancia de consolidar a la brevedad un cuerpo normativo para la seguridad vial. Cero muertes viales. Con esta reforma constitucional, reconocemos la importancia de la movilidad en el desarrollo de las ciudades y su territorio, la cual permitirá consolidar como siguiente paso el marco legislativo para una mejor movilidad y una seguridad vial en nuestro país. Muchísimas gracias.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada Lozano Mac Donald. Tiene la palabra el diputado Luis Enrique Martínez Ventura, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo.

El diputado Luis Enrique Martínez Ventura: Con el permiso del pueblo de México. Con el permiso de todos ustedes compañeros diputados. En la actualidad la movilidad se ha convertido en uno de los más grandes problemas que enfrenta la población de las principales ciudades y zonas metropolitanas de nuestro país.

La nula o poca planeación urbana, en el mejor de los casos, ha sido rebasada por el crecimiento poblacional excesivo y a la par de ello el crecimiento en el parque vehicular circulante, entre otros problemas.

Por ejemplo, la población de la Ciudad de México y la del Estado de México, que son vecinos y que están conurbados, suman más de 25 millones de habitantes y se calcula que hay un vehículo automotor por cada dos habitantes. Este es un problema gravísimo y que ha rebasado cualquier previsión en materia urbana, si es que la hubo.

Ese es uno de los problemas, la falta de planeación en las ciudades, porque además nos dan otros problemas que también repercuten en el tema de la movilidad. El hacinamiento, que ya en algunas partes de la ciudad y de la zona conurbada estamos viviendo y que también hace que la gente, no solamente al circular en vehículos automotores, sino al circular incluso ellos en pocas zonas para caminar, para trasladarse a la escuela, al mercado, se refleja en los tiempos, en los costos, en el tiempo que tiene cada persona para ser productivo, para estudiar.

Así pues que, además de la Ciudad de México, hay zonas urbanas, como Guadalajara, como Monterrey, Puebla, por citar algunos otros casos, que enfrentan día a día estos graves problemas, sobre todo, los vehiculares, que no solo se traducen en horas-hombre, sino en la emisión de gases contaminantes que a todos afectan.

Es decir, tenemos problemas de circulación, de movilidad que nos generan a su vez graves problemas de salud. Y se han implementado programas, como el Hoy No Circula, tratando de restringir al máximo la circulación de los automotores, que no han funcionado, porque lo que ha resultado es que se ha incrementado el parque vehicular y en lugar de tener un vehículo se compran otro, cada familia y, entonces, el parque vehicular se incrementa.

Por eso es importante y se debe garantizar que toda persona tenga derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial y accesibilidad eficiente, sostenible, con calidad, inclusión e igualdad.

Sabemos que el problema no solo es de instrumentación legislativa, al no existir políticas públicas eficientes que mejoren la viabilidad existente desde su creación y mantenimiento, por lo que la reforma del artículo 73 constitucional, en su fracción XXIX-C tendrá el propósito de otorgar a las Cámaras del Congreso de la Unión la facultad para legislar mediante leyes generales en materia de movilidad y, sobre todo, de seguridad vial para las personas.

Esta nueva atribución legislativa del Congreso es relevante, en virtud de que conforme al transitorio segundo del decreto, a partir de su inicio y de su vigencia, tendremos seis meses para expedir la Ley General en Materia de Movilidad y de Seguridad Vial, donde deberemos establecer los parámetros legislativos que impidan, en la medida de lo posible, accidentes que ocasionen, entre otros, daños económicos, la muerte o lesiones permanentes de las personas.

Compañeras y compañeros diputados, nuestra futura acción legislativa en esta materia no solo será para la expedición de la Ley General en Materia de Movilidad y de Seguridad Vial, con esta reforma constitucional, que el Partido del Trabajo apoya, esperamos seguirle cumpliendo a la ciudadanía para que los traslados sean más eficientes, sin lugar a dudas y que repercutan en la mejor calidad de vida de todas y todos los mexicanos.

Hoy más que nunca debemos seguir haciendo nuestro trabajo, que es legislar y legislar bien en favor de una sociedad más justa y para que podamos vivir más y mejor.

Por las consideraciones expuestas, los diputados y las diputadas del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo agradecemos a todos los que hicieron posible esta reforma y nos congratulamos por la declaratoria de la misma. Es cuanto, muchas gracias.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Martínez Ventura. Tiene la palabra la diputada Ana Lilia Herrera Anzaldo, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional. La diputada Herrera realizará su intervención vía la plataforma Zoom.

La diputada Ana Lilia Herrera Anzaldo (vía telemática): Gracias, presidenta. Agradezco a mi grupo parlamentario me haya dado la encomienda de presentar este posicionamiento, no solo porque representa un logro legislativo a nivel federal y a nivel estatal, sino porque es un honor representar la unión del poder público en beneficio de la población mexicana.

Esta lucha se concreta en esta legislatura, pero inicia su proceso legislativo en 2010 y se materializa durante las dos anteriores legislaturas donde muchos fuimos los responsables de impulsar el tema de la seguridad vial y la necesidad de legislar en la materia.

Este trabajo que se construyó hace poco más de una década, se fundó en la necesidad de establecer medidas coordinadas dentro de planes de acción locales y nacionales en las cuales cada gobierno formulara estrategias conjuntas para garantizar la seguridad vial de forma eficaz, rentable, que garanticen espacios seguros para las personas. Nos pusimos como reto cumplir la meta cero muertes a causa de los accidentes de tránsito, queremos ser una generación cero.

En las pasadas legislaturas abrimos la puerta a un poder, el más importante y rector de la democracia, el poder de la sociedad. Evolucionamos en la forma de hacer público el ejercicio legislativo, de hacer vinculante la participación social y logramos que los ejercicios de parlamento abierto no fueran una simulación o legitimación de decisiones tomadas con anticipación.

Esa participación social y ejercicio de la política, la buena política, lograron construir el camino legal que hoy se aprueba. Esta reforma es en favor de las personas y de que puedan optar por medios de movilidad eficientes, seguros y viables. El centro son los peatones.

Con el derecho a la movilidad que se reconocerá a nivel constitucional contando con el aval de las entidades federativas, hemos iniciado el trabajo de construir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual debe fundarse en al menos cinco pilares:

Primero, garantizar vías de tránsito más seguras para las personas.

Segundo, garantizar vías de tránsito y movilidad seguros para los vehículos de tracción humana y motorizados.

Tercero, brindar una respuesta efectiva y un sistema coordinado de prevención de accidentes viales.

Cuarto. La gestión de la seguridad vial y la movilidad nacional, estatal y municipal.

Quinto. Tener vehículos seguros para un tránsito seguro.

Estos pilares deben tener una sinergia y adecuada armonización en las leyes generales y federales ya existentes y deben generarse estrategias desde diferentes frentes siempre a favor de la población.

Por ejemplo, en materia de prevención quisiera recordar aquí que tenemos una minuta pendiente en la Comisión de Salud de esta Cámara de Diputados que reconoce como materia de salubridad general la prevención y control de accidentes y lesiones, entre los cuales se incluyen los viales, se establece la vinculación de la Secretaría de Salud para realizar convenios con las entidades federativas para coadyuvar en la determinación de los exámenes psicofísicos que deban practicarse antes de la emisión y revalidación de licencias de conducir enfocados, insisto, desde la materia de salubridad pública.

En un país, donde la desigualdad se acrecienta cada día y donde los grupos vulnerables solo son estandarte en el discurso y bandera para un proyecto electorero que no les ha beneficiado, tenemos la obligación de construir un andamiaje legal donde el poder público, el gobierno federal, se haga responsable de cumplir los derechos establecidos en la Constitución sin repartir dinero o hacer corresponsables de su obligación a los ciudadanos.

Tenemos la obligación legal de generar herramientas normativas que permitan una coordinación ordenada a la observancia de la ley y la posibilidad de crear políticas públicas efectivas que ayuden a los municipios, a las entidades, a ordenar el territorio.

Esta reforma y la próxima ley tienen como reto la accesibilidad en el territorio, y me refiero a los grupos de mayor vulnerabilidad. Cerca de la mitad de las personas que fallecen en las vías de tránsito son personas en situación de vulnerabilidad. Víctimas de una mala planeación, de un transporte público deficiente, construcción de vías e incluso de acceso a caminos que permitan su tránsito a otros municipios o a otras comunidades.

Hoy estamos caminando juntos en favor de las mujeres, de poder garantizarles un tránsito seguro, de generar estrategias para que cuenten con calles libres de violencia, iluminadas, conectadas, accesibles. Pero también, de poder garantizarles un transporte eficiente y seguro que va más allá de la infraestructura.

Y pongo como ejemplo el caso del metro, en la zona metropolitana del valle de México, donde 90 por ciento de las denuncias hechas en sus módulos de seguridad son por violencia contra las mujeres y al menos el 65 por ciento de ellas ha sufrido violencia en otro tipo de transporte público, como los autobuses, las camionetas, los taxis o las plataformas de transporte privado.

Al momento, 23 entidades federativas han dado su aval y se ha reconocido que toda persona en México tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Nuestra soberanía hoy hace un nuevo pacto federal en favor de las personas y su derecho a transitar con seguridad las calles, su estado, su país. Hoy tendremos un reto que asumir para incluir todas las voces, para incluir la visión de las mujeres y construir una política de movilidad en igualdad. Enhorabuena a todos por este logro. Gracias, presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputada Herrera Anzaldo. Tiene la palabra el diputado Carlos Alberto Valenzuela González, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

El diputado Carlos Alberto Valenzuela González: Con su permiso, compañera presidenta. Compañeras y compañeros, el día de hoy se declara la constitucionalidad del derecho a la movilidad para todas y todos en el territorio mexicano. El desplazamiento de las personas debe ser con seguridad, igualdad y asegurando el libre tránsito. Es ver la urbanidad y las comunidades con un enfoque en las personas, sin dejar de lado la movilidad.

Estos nuevos satisfactores exigen que las ciudades y comunidades se adapten a una nueva movilidad individual y del transporte público, accesible, puntual, rápido, eficiente, económico, no contaminante y sin barreras físicas.

Las principales zonas metropolitanas enfrentan problemas de movilidad, mala calidad de aire, acceso limitado a los espacios verdes, lo que ha provocado efectos negativos en la salud de las personas, como problemas respiratorios y estrés por la inseguridad en el transporte, el tiempo destinado a los desplazamientos y, en general, todos los efectos que provoca la parálisis de la movilidad y su baja eficiencia.

En algunas zonas rurales falta de nuevas alternativas en el transporte. Como en mi distrito, en Veracruz, en las comunidades de San Julián, de Santa Fe, de Santa Rita, de Los Caños, en donde, ante la falta de alternativas de movilidad, surgen nuevos esquemas, como el de los mototaxis y los bicitaxis, que estamos seguros que con esta declaratoria iniciarán su proceso de regularización. La tarea no es sencilla. Ahora es necesario adecuar una perspectiva transversal con diversos sectores, como el del transporte, la infraestructura carretera y la vialidad.

En el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional estaremos atentos a que todas estas acciones legislativas no se queden en letra muerta, sin beneficiar a los peatones, a los ciclistas, a los choferes, a los usuarios de transporte público.

El día de hoy tenemos una buena noticia, dentro de tantas malas noticias que hay en el país. Hoy, primero de diciembre de 2020, se cumplen 2 años del inicio de este experimento fallido llamado cuarta transformación. Son 2 años perdidos, son 2 años donde ha quedado demostrado que México te quedó grande, presidente López Obrador. Reacciona, presidente López Obrador, para que cambies el rumbo. Reacciona para que los que todavía confían en ti puedan seguir haciéndolo. Pero, sobre todo, reacciona, presidente López Obrador, porque México es un país muy grande y no se merece a un presidente tan pequeño. Es cuanto, compañera presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Gracias, diputado Valenzuela González. Tiene la palabra el diputado Javier Hidalgo Ponce, del Grupo Parlamentario de Morena.

El diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce: Presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Adelante, por favor.

El diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce: Presidenta, con el permiso del pueblo de México. Compañeras y compañeros legisladores, quisiera iniciar esta alocución retomando un tuit de la activista social Areli Carreón, de hace unos momentos, que recuerda el momento hace exactamente dos años en que un ciclista acompañó al presidente López Obrador a tomar protesta en esta Cámara, llamando su atención para que no le fallara a México.

Hoy estamos, justo hoy, estamos declarando la constitucionalidad del derecho a la movilidad que beneficia, entre otros, a los ciclistas. Pues durante siglos la humanidad se trasladó con su propio impulso, pero fue a partir de los últimos 70 años y gracias al genial invento del automóvil que la humanidad empezó a trasladarse a través de los medios automotores.

La comodidad, la rapidez, pero sobre todo la oferta del mercado del automóvil hizo obsesionarnos con la máquina, sin dimensionar las consecuencias negativas que esto traía, empezando por generar ciudades inhóspitas, intransitables y contaminadas, además de inseguras para quien no usara el automóvil que, por cierto, somos las mayorías.

Sin embargo, y de manera no organizada y nada consciente, hubo quien rechazara este modelo, saliendo a caminar y andando en bicicleta, todo a pesar del ambiente hostil y sin infraestructura que el modelo del auto nos dejaba. Que incluso a muchos lamentablemente le costó la vida.

Por eso es tan importante que México ahora dé este gran paso con una reforma que enmarca el derecho humano a la movilidad, porque recupera el derecho de las personas a moverse con seguridad, accesibilidad, sostenibilidad e igualdad, aprobado de manera consensuada y rápido por todas las fuerzas políticas de la nación y demuestra el espíritu transformador que vivimos hoy las y los mexicanos, que tiene ese espíritu por cambiar su realidad y construir una mejor sociedad.

Por eso, aprobada ya por unanimidad y en casi todos los estados de la República, dando pauta a un segundo paso que consiste en la creación de una ley de movilidad y seguridad vial, que debemos promulgar en los próximos seis meses.

En Morena nos congratulamos muchísimo comprome-tiéndonos con este ánimo transformador, confirmando con ello también esta cuarta transformación para lograr que esta nueva ley se traduzca en herramientas que pueda usar la sociedad para exigir este derecho a la movilidad en todas las condiciones que marca la Constitución.

Por ello, antes de que acabe el año planteamos diputadas y senadoras de Morena, presentar una propuesta que contribuya a la creación de esta nueva ley, que pueda ser discutida y aprobada por consenso y que nos permita sobre todo devolverle la humanidad a la movilidad, porque ese derecho que hace dos años un ciclista llamó la atención al presidente López Obrador y de todo México, se pudo lograr, porque los derechos se conquistan, no se mendigan. Felicidades a todas y a todos. Muchísimas gracias.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Gracias, diputado Hidalgo Ponce.

03-12-2020

Cámara de Senadores.

DECLARATORIA del decreto de reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial.

Se realiza el cómputo y se da fe de **24 votos aprobatorios** de las legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México.

La Cámara de Senadores **declara** aprobado el decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Se turnó al Ejecutivo Federal, para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 3 de diciembre de 2020.

Declaratoria, 3 de diciembre de 2020.

DECLARATORIA DEL DECRETO DE REFORMA CONSTITUCIONAL EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

DIARIO DE LOS DEBATES

**Sesión Pública Ordinaria a Distancia Celebrada
en la Ciudad de México, el 03 de Diciembre de 2020**

CÁMARA DE DIPUTADOS

Informo a la Asamblea que se recibió de la Cámara de Diputados el proyecto de Declaratoria de aprobación del proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 4o., 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, acompañado de los expedientes de las aprobaciones de legislaturas de los estados y de la Ciudad de México.

Solicito a la Secretaría realice el escrutinio y cómputo correspondientes a efecto de dar fe de la mayoría de votos que aprueban el Decreto, lo cual permitiría hacer la Declaratoria de aprobación a que se refiere el artículo 135 constitucional.

El Senador Manuel Añorve Baños: (Desde su escaño) Señor Presidente, Manuel Añorve. Solo para pasar lista, decir: Presente.

El Presidente Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar: Se toma la lista, Senador Añorve.

Continúe la Secretaría.

La Secretaria Senadora Nancy De la Sierra Arámburo: Señor Presidente, se da fe de los siguientes votos emitidos por las legislaturas de los estados y de la Ciudad de México.

Baja California Sur, Campeche, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Chiapas, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, México, Michoacán, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Veracruz, Yucatán y Zacatecas,

En consecuencia, se han emitido 24 votos aprobatorios al proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, lo cual configura la mayoría constitucional exigida.

Es cuanto, señor Presidente.

El Presidente Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar: Se le concede el uso de la palabra al Senador Jorge Carlos Ramírez Marín.

El Senador Jorge Carlos Ramírez Marín: Gracias, señor Presidente.

Quisiera dejar constancia, en el acta de esta reunión, con esta intervención, de un tema que nos preocupa enormemente a los yucatecos; la situación de los puertos de Yucatán está muy cerca de ser una zona de desastre, las condiciones climatológicas no están coincidiendo con las vedas, por difícil que sea, por increíble que parezca, tuvimos dos grandes fenómenos meteorológicos que prácticamente paralizaron a los puertos de Yucatán, agravando la situación social de pescadores, agravando la situación económica de los actores económicos de cada uno de estos puertos, que de por sí tienen una economía muy frágil.

Mi intervención, señor Presidente, es para pedirle a la Junta de Coordinación Política realice las gestiones necesarias para ampliar la veda del pulpo hasta el 15 de enero de 2021, de no hacerlo, lo que vamos a vivir es una situación, como ya lo hemos pasado en otras situaciones, que llega a la violencia inclusive, veremos lanchas perseguidas, pescadores volteados en altamar, vehículos incendiados en las carreteras, porque si no generamos condiciones de legalidad, lo que va a pasar es que la pesca furtiva y la pesca de gente de otros estados en las pesquerías de Yucatán le dé a esto un tono todavía más grave y todavía más trágico, como ha sido en algunas situaciones. Podemos evitarlo simplemente ampliando, dadas las condiciones de esta pandemia que en Yucatán se sumaron las condiciones meteorológicas, es muy lógico pensar que podemos ampliar este plazo hasta el 15 de enero para que los pescadores de Yucatán puedan tener la posibilidad de defenderse económicamente y de estabilidad social.

Muchas gracias, señor Presidente.

Es una petición a la Junta de Coordinación Política.

El Presidente Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar: Tomaremos nota y lo incorporaremos al Diario de los Debates y notificaremos a la Junta de Coordinación Política.

Y continuaremos con la declaratoria.

Se le concede el uso de la palabra a la Senadora Patricia Mercado.

La Senadora Patricia Mercado: Precisamente una pequeña intervención sobre esta declaratoria de aprobación del proyecto de Decreto por el que se reforman estos diversos artículos y se reconoce el derecho a la movilidad y a la seguridad vial.

En primer lugar, quiero en este momento reconocer a las organizaciones de la sociedad civil, que después de un largo proceso de historia legislativa llegaron hace dos años a esta, la nuestra, aquí en el Senado de la República y nos presentaron una propuesta de Ley General sobre Seguridad Vial, en el contexto además de un activista que había sido invitado por la presidenta municipal de Puebla, invitado a ser director de Movilidad.

Estuvieron en esta reunión sus padres, 15 días después de asumir el puesto y sus ganas y su compromiso de cambiar desde un lugar de toma de decisiones en este municipio y garantizar este derecho a la movilidad, con la protección, siempre, de los más vulnerables, fue atropellado y murió, por un transporte concesionado.

Entonces, estos dos contextos, estas dos propuestas, decía, llegaron a este Senado y quiero reconocer, en primer lugar, ese esfuerzo, ese trabajo tan grande de las organizaciones de sociedad civil, incluidas las víctimas de incidentes fatales en hechos viales.

En la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad decidimos ir por el camino largo, por el camino largo, pero seguro, de escuchar y a partir de escuchar construir los acuerdos y construir esto que fue un gran acontecimiento, en el sentido de que tanto en la Cámara de Senadores, como en la Cámara de Diputados, esta reforma constitucional fue votada de manera unánime y después se fue a los congresos, congresos que ya estaban en el tema, que ya habíamos discutido, porque la Comisión, a partir de la propuesta de Senadoras y Senadores de nuestra Comisión aquí en el Senado, de Zonas Metropolitanas y Movilidad, realizamos foros, foros donde asistieron presidentes municipales, autoridades, secretarios de Estado encargados de estos temas, legisladores locales, organizaciones de la sociedad civil también locales.

Y decía que hicimos este camino largo que nos llevó dos años para construir esta decisión de unanimidad y ahora tener a estos 22 estados y, seguramente serán todos los que se adhieran a esta reforma que garantiza el derecho a la movilidad con seguridad vial, con inclusión, igualdad, sostenibilidad, calidad y eficiencia.

Muchas gracias, señor Presidente, por el interés que le puso para hacer esta declaratoria antes de cerrar este proceso legislativo, y solo recordar que hablando de este derecho no olvidemos que entre quienes recientes más la falta de acceso a este derecho, son las personas con discapacidad.

Y esto es muy importante, porque precisamente hoy es el Día Internacional de las Personas con Discapacidad, para reflexionar y acordar todos los derechos a los que tienen, ahora sí, que derecho, las personas con discapacidad para su total inclusión en la vida pública de nuestro país.

Muchísimas gracias, señor Presidente, por darme la palabra.

El Presidente Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar: Se le concede el uso de la palabra a la Senadora Xóchitl Gálvez.

La Senadora Xóchitl Gálvez Ruíz: Muchas gracias, simplemente para sumarme.

El Presidente Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar: Senador José Narro.

El Senador José Narro Céspedes: Recordar nada más el derecho de las personas con discapacidad y de las cuidadoras que elaboran una enorme tarea a favor de las personas que tienen algún impedimento físico, neurológico, emocional, para poder desarrollar sus actividades lo mejor posible y el apoyo necesario a todas las discapacitadas y discapacitados del país. Hoy queremos decir que nuestro gobierno, con Andrés Manuel, se está apoyando a los jóvenes, a los que tienen menos de 30 años, con ese apoyo económico para tratar de generar una acción afirmativa a favor de ellos.

Y también comentar que nos preocupa que en el caso del campo le hayan quitado mil 700 millones de pesos a Selgamex para el programa de precios de garantía. Hoy tenemos parado el programa de pago, el programa de acopio para el tema del frijol, dejando a los productores de frijol de Zacatecas, Chihuahua y Durango en manos de los intermediarios, de los coyotes, fundamentalmente, y quedando pendiente una parte muy importante del pago de los productores de maíz que entregaron su maíz en la cosecha pasada y que no se les ha podido pagar todavía.

Entonces, nuestra exigencia es para que se liberen esos recursos por parte de Hacienda, mil 700 millones de pesos de un programa estratégico que tiene que ver con la autosuficiencia alimentaria, porque el principal estímulo para lograr la productividad y la producción en el campo, que hay actualmente en el gobierno federal, es este programa de precios de garantía.

Por eso hacemos el exhorto al gobierno federal para que liberen estos recursos para apoyar al campo mexicano, sea la autosuficiencia alimentaria de todos los mexicanos.

Muchas gracias.

El Presidente Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar: Solamente les recuerdo que estamos en una declaratoria.

Los asuntos que sean de competencia de esta reforma, para poder hacer uso de la palabra. Voy a proceder a dar cumplimiento a lo que establece el artículo 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y una vez computados los votos aprobatorios de la mayoría de las legislaturas de los estados y de la Ciudad de México, la Cámara de Senadores, como integrante del Congreso de la Unión, declara:

“El Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en uso de la facultad que le confiere el artículo 135, de la Constitución General de la República, y previo a la aprobación de la mayoría de las honorables legislaturas de los estados y de la Ciudad de México, declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial”. **Se remite al Ejecutivo Federal para su publicación en el Diario Oficial de la Federación.**

La Cámara de Senadores seguirá atenta para recibir las resoluciones que emitan otras legislaturas de los estados sobre este asunto, mismas que se integrarán al expediente.

Así que un fuerte aplauso por esta declaratoria y gran iniciativa.

Continúe la Secretaría.

La Secretaria Senadora Nancy De la Sierra Arámburo: Con gusto, señor Presidente.

Antes de continuar, le informo que han pasado asistencia las Senadoras y Senadores:

Miguel Añorve Baños, Raúl Bolaños Cacho Cué, Xóchitl Gálvez Ruiz, Ángel García Yáñez, Armando Guadiana Tijerina, Kenia López Rabadán, Higinio Martínez Miranda, Mayuli Latifa Martínez, Marcela Mora, Lucy Meza, Miguel Ángel Osorio Chong, Cora Cecilia Pinedo Alonso, Geovanna Bañuelos y Miguel Ángel Lucero. Se toma la asistencia de las y los compañeros.

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE GOBERNACION

DECRETO por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN USO DE LA FACULTAD QUE LE CONFIERE EL ARTÍCULO 135 DE LA CONSTITUCIÓN GENERAL DE LA REPÚBLICA Y PREVIA LA APROBACIÓN DE LA MAYORÍA DE LAS HONORABLES LEGISLATURAS DE LOS ESTADOS Y DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DECLARA REFORMADAS DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo Único.- Se reforma la fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122; y se adiciona un último párrafo al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4o. ...

...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B. ...

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;

XXIX-D. a XXXI. ...

Artículo 115. ...

I. a IV. ...

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;

b) a i) ...

...

VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

VII. a X. ...

Artículo 122. ...**A. y B. ...****C. ...**

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; movilidad y seguridad vial; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

...

a) a c) ...**D. ...****Transitorios**

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

Segundo.- El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Tercero.- El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.

Ciudad de México, a 03 de diciembre de 2020.- Dip. **Dulce María Sauri Riancho**, Presidenta.- Sen. **Oscar Eduardo Ramírez Aguilar**, Presidente.- Dip. **Julieta Macías Rábago**, Secretaria.- Sen. **Nancy De la Sierra Arámuro**, Secretaria.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a 17 de diciembre de 2020.- **Andrés Manuel López Obrador**.- Rúbrica.- La Secretaria de Gobernación, Dra. **Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila**.- Rúbrica.