

"LXIV LEGISLATURA DE LA PARIDAD DE GÉNERO"
"2020, AÑO DE LEONA VICARIO, BENEMÉRITA MADRE DE LA PATRIA"



MESA DIRECTIVA
LXIV LEGISLATURA
OFICIO No.: D.G.P.L. 64-II-3-2049
EXPEDIENTE No. 5205

PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

C.C. Secretarios del
Congreso del Estado de
Yucatán
P r e s e n t e s.

En sesión celebrada en esta fecha la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, aprobó la Minuta 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 del Artículo 135 Constitucional, remitimos a ustedes copia del Expediente, tramitado en las Cámaras del Congreso de la Unión.

Así mismo, me permito informar que el expediente completo que da origen a la presente Minuta, se encuentra para su consulta en la página oficial de la Cámara de Diputados: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/votosle.htm>

Ciudad de México, a 14 de octubre de 2020.




Dip. Mónica Bautista Rodríguez
Secretaria

GOBIERNO DEL ESTADO
PODER LEGISLATIVO
SECRETARÍA GENERAL

RECIBIDO
29 OCT 2020

MÉRIDA, YUCATÁN, MÉXICO.
HORA: 11:35 hrs.
FIRMA: P. Ortiz

Anexo: Engargolado y disco compacto.

Dirección General de Proceso Legislativo

Av. Congreso de la Unión No. 66, Edif. "A" Basamento, Col. El Parque, Alcaldía Venustiano Carranza, C.P. 15960, Ciudad de México.
Tels. 01-800-122-6272 Ext. 2147 5036-0000 Ext. 55207
Correo electrónico: proceso.legislativo@diputados.gob.mx



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

MINUTA
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. ...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

...

...

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) ...

...





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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 al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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 CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN.
Ciudad de México, a 14 de octubre de 2020.




Dip. Dulce María Sauri Riancho
Presidenta


Dip. Mónica Bautista Rodríguez
Secretaria

Se remite a las HH. Legislaturas de los Estados
para los efectos del Artículo 135 Constitucional
Ciudad de México, a 14 de octubre de 2020


Lic. Hugo Christian Rosas de León
Secretario de Servicios Parlamentarios
de la Cámara de Diputados

CÁMARA DE DIPUTADOS

DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
LXIV LEGISLATURA

AÑO SEGUNDO SECCIÓN TERCERA NÚMERO 5205

COMISIÓN DE: PUNTOS CONSTITUCIONALES.

Ciudad de México, a 12 de diciembre DE 2019.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, SE REFORMAN
DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA.- Minuta Proyecto de Decreto que remite la H.
Cámara de Senadores. (EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL).

ÍNDICE "C" FOJA 224 LIBRO X LD

Lgm.*

Cámara de Senadores del Congreso de la Unión



Año PRIMERO PRIMER Período ORDINARIO

Comisiones UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, PRIMERA.

20 NOVIEMBRE Año 20 18.

Num. 961

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES A LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD.

SEN. MARIA GUADALUPE SALDAÑA CISNEROS, PAN.

Expedientes Siciaminados en conjunto. Exps. 961 LXIV, 2628 y 3441 CIP LXV y 4490 LXV. Exp. principal 961 LXIV Legislatura.
*tns.



20 NOV 2018

SE TURNÓ A LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES;
DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS
FINANCIERA

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.

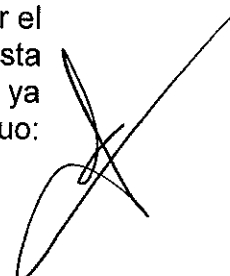
La movilidad como un derecho humano.

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.*

Sé 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 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*

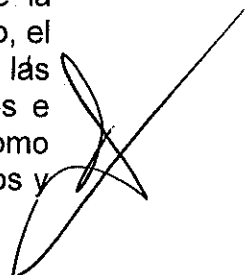
¹ "Personas con discapacidad. Derecho humano a la movilidad personal contenido en el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad", Tesis Aislada (Constitucional), 1a. CLVI/2015, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 18, Mayo de 2015,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

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

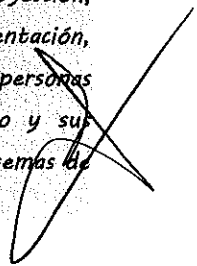
Mexibús en el Estado de México o el Metrobús de la Ciudad de México, entre otros), ha estimulado que las leyes de transporte se transformen en ordenamientos legales de movilidad (derogándose, abrogándose y expidiéndose otros nuevos), debido a que el PROTRAM establece, entre diversos requisitos, que los 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.

- 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.

3. Coahuila de Zaragoza

Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza 26/12/2014

4. Colima

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

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

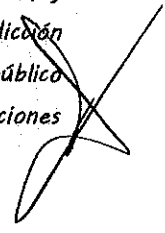
Ley de Movilidad del
Estado de Guanajuato y 18/03/2016
sus Municipios

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 06/06/1989
Guerrero

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 30/07/2018
de Hidalgo

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 10/08/2013
Jalisco

- 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;
- 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;
- III. 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;
- IV. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;
- 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
- 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.

9. México

Ley de Movilidad del
Estado de México

12/08/2015

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.

10. Nuevo León

Ley de Transporte para la
Movilidad Sustentable del
Estado de Nuevo León

30/09/2006

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.

11. Oaxaca

Ley de Tránsito, Movilidad
y Vialidad del Estado de
Oaxaca

11/04/2016

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;

II. Establecer la coordinación del Estado con 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

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 a 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.

12. Querétaro de Arteaga

Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro 03/03/2012

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.

13. Quintana Roo

Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo 14/06/2018

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 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.



20
7227

MESA DIRECTIVA

OFICIO No. DGPL-1P1A.-3586

Ciudad de México, 20 de noviembre de 2018

**SEN. ÓSCAR EDUARDO RAMÍREZ AGUILAR
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
PUNTOS CONSTITUCIONALES
P R E S E N T E**

Comunico a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona diversas disposiciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad.

Con fundamento en los artículos 66, párrafo 1, inciso a) y 67, párrafo 1, inciso b) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 174, 175 párrafo 1, 176, 177, párrafo 1 y 178 del Reglamento del Senado, se dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Primera.



Atentamente

SEN. ANTARES GUADALUPE VÁZQUEZ ALATORRE
Secretaria

SENADO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES
22 NOV. 2018
RECIBIDO
RA: 10.53 RECIBE: Elizabeth

21
4923-7



MESA DIRECTIVA

OFICIO No. DGPL-1P1A.-3587

Ciudad de México, 20 de noviembre de 2018

**SEN. PATRICIA MERCADO CASTRO
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE
ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD
P R E S E N T E**

Comunico a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona diversas disposiciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad.

Con fundamento en los artículos 66, párrafo 1, inciso a) y 67, párrafo 1, inciso b) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 174, 175 párrafo 1, 176, 177, párrafo 1 y 178 del Reglamento del Senado, se dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Primera.



Atentamente

SEN. ANTARES GUADALUPE VÁZQUEZ ALATORRE
Secretaria

Gustavo Pérez López

[Signature]
22/11/18



22
9-1 24 T

MESA DIRECTIVA

OFICIO No. DGPL-1P1A.-3588

Ciudad de México, 20 de noviembre de 2018

**SEN. MAYULI LATIFA MARTÍNEZ SIMÓN
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE
ESTUDIOS LEGISLATIVOS, PRIMERA
P R E S E N T E**

Comunico a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona diversas disposiciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad.

Con fundamento en los artículos 66, párrafo 1, inciso a) y 67, párrafo 1, inciso b) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 174, 175 párrafo 1, 176, 177, párrafo 1 y 178 del Reglamento del Senado, se dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Primera.



Atentamente

22 NOV 2018

SEN. ANTARES GUADALUPE VÁZQUEZ ALATORRE
Secretaria

COMISIÓN PERMANENTE²⁵

DEL CONGRESO DE LA UNIÓN

AÑO PRIMERO

NÚMERO 2620 C.P.

COMISIÓN ES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA DE LA CAMARA DE SENADORES.

CIUDAD DE MEXICO, A 22 DE MAYO DEL 20 19.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCION VI DEL APARTADO B DEL ARTICULO 2º Y LA FRACCION XVII DEL ARTICULO 73 DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

SEN. PRIMO DOTHE MATA, MORENA.

*tns.



UNIDAD ADMINISTRATIVA

ELEMENTOS DE IDENTIFICACIÓN

FONDO: SENADO DE LA REPÚBLICA

SECCIÓN: SERVICIOS PARLAMETARIOS

SUBSECCIÓN: 204

SERIE: 1

SUBSERIE: 2

PERIODO: CP

NÚMERO DE EXPEDIENTE: 15

FECHA DE APERTURA: 22 mayo, 2019

FECHA DE CIERRE:

ASUNTO:

Expediente Num. 2620 CP INICIATIVA PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN VI DEL APARTADO B DEL ARTÍCULO 2 Y LA FRACCIÓN XVII DEL ARTÍCULO 73 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

*fms.

ELEMENTOS ARCHIVÍSTICOS

VALORES PRIMARIOS

ADMIVO LEGAL FISCAL CONTABLE

VALORES SECUNDARIOS

EVIDENCIAL TESTIMONIAL INFORMATIVO

VIGENCIA DOCUMENTAL (AÑOS)

ARCHIVO DE TRÁMITE ARCHIVO DE CONCENTRACIÓN

NÚMERO DE FOJAS ÚTILES AL CIERRE DEL EXPEDIENTE:

18

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN

RESERVADA O CONFIDENCIAL:

FECHA DE CLASIFICACIÓN:

FUNDAMENTO LEGAL:



22 MAY 2019

SE TURNÓ A LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, 27
DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS,
SEGUNDA DE LA 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**

**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**

58

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 movilizarse es mayor. De esta manera, la gestión pública desestima las necesidades de la población más vulnerable, la cual paulatinamente ha normalizado la falta 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.

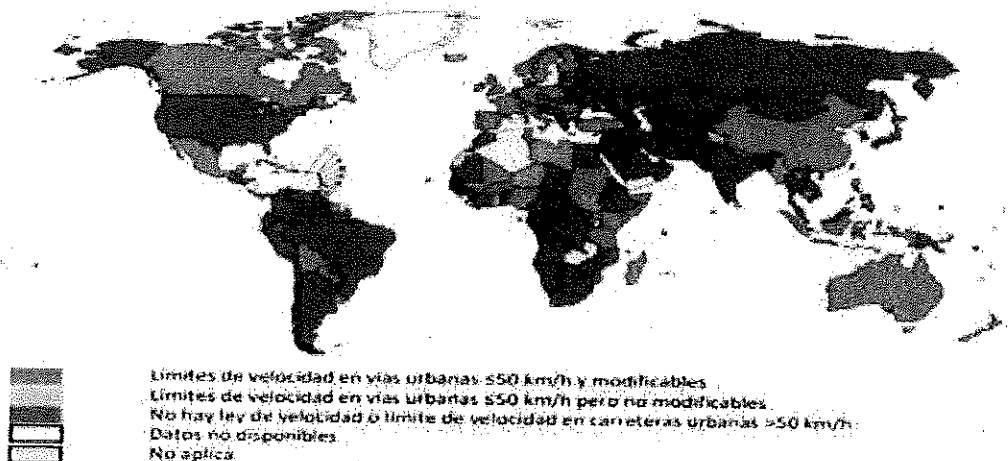
De acuerdo con los factores de riesgo clave, que se establecen en el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, respecto a la gestión de la velocidad, actualmente 169 países (que representan el 97% de la población mundial) han establecido leyes nacionales de límites de velocidad.

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



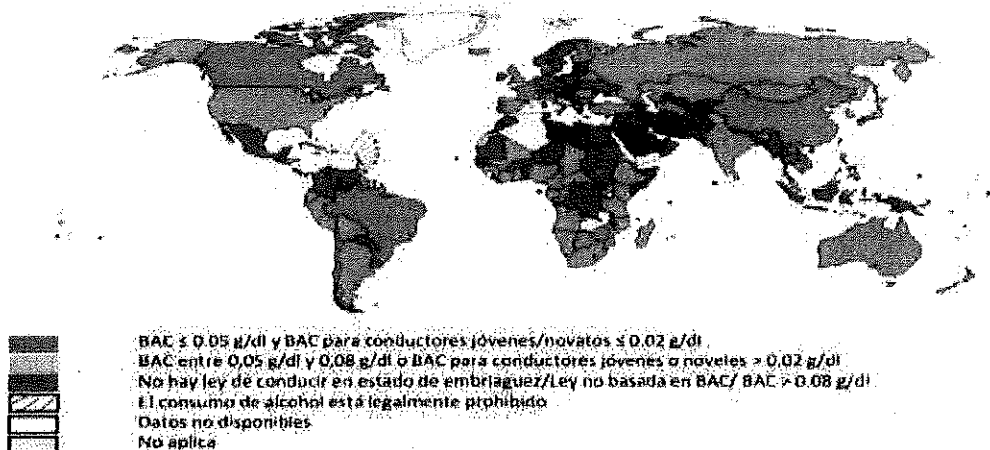
En relación con los siniestros que se suscitan por conducir bajo los efectos del alcohol, la Organización Mundial de la Salud, calcula que el 5% y el 35% de todas las muertes en carretera están relacionadas con el consumo de este estupefaciente, por lo que conducir y consumir bebidas alcohólicas aumenta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

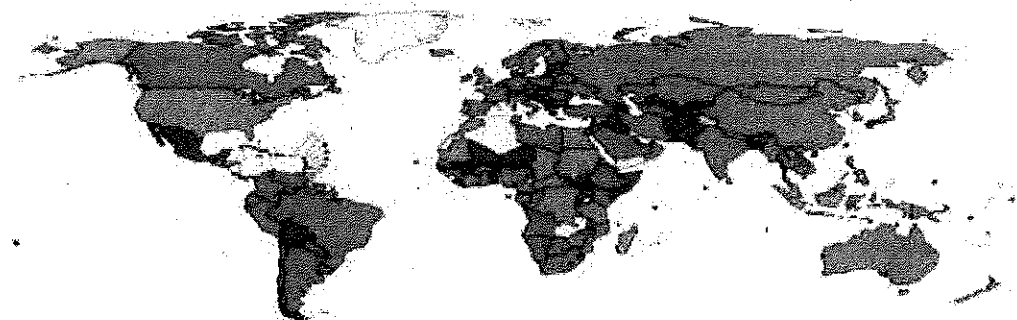
⁵ Ibid.

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



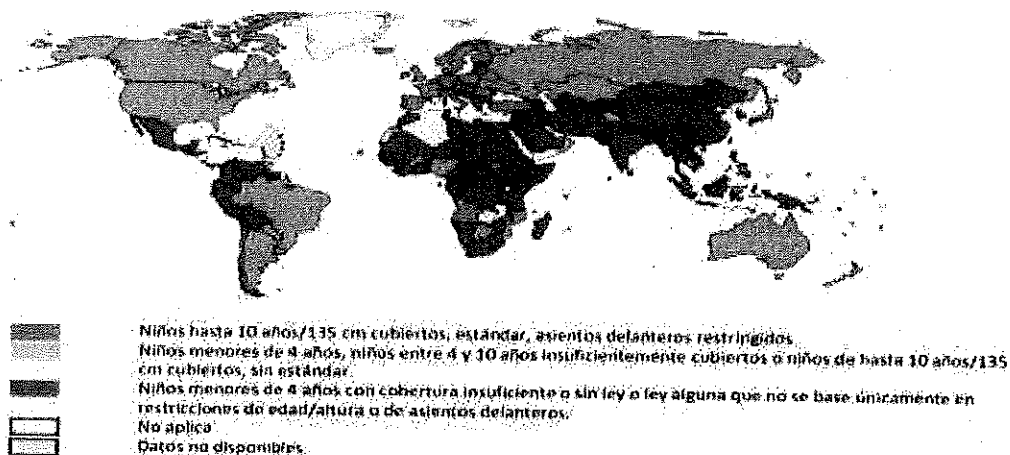
La ley del cinturón de seguridad se aplica a todos los ocupantes.
 La ley de cinturones de seguridad se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros.
 No se aplica ninguna ley sobre el uso del cinturón de seguridad al conductor solamente.
 No aplica.
 Datos no disponibles.

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 cumplan 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

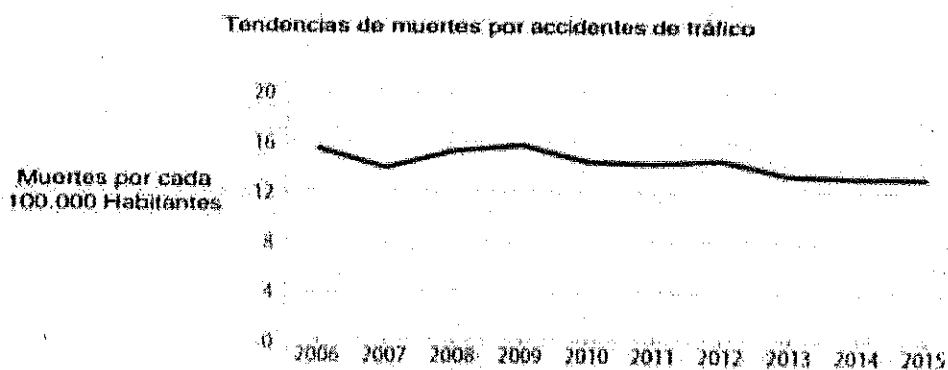
Así mismo, los estados federativos con mayor tasa de mortalidad en el 2016 fueron: Zacatecas (28.8%), Tabasco (26.8%), Sinaloa (24.2%), Durango (23.6%) y Nayarit (22.9%).¹³

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 (está abierto para los datos de población).

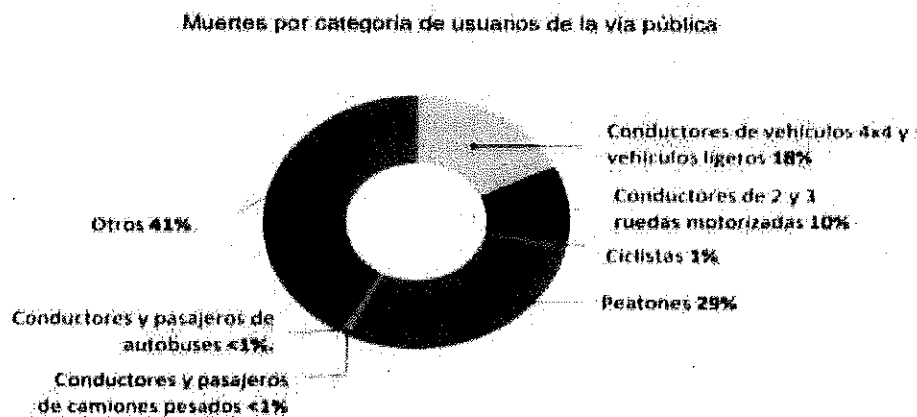
La agrupación más propensa a los accidentes mortales son los peatones, ciclistas y motociclistas con un 65.4%, de esta manera siete de cada diez defunciones pertenecen a este grupo.¹⁴

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: 2016, 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.

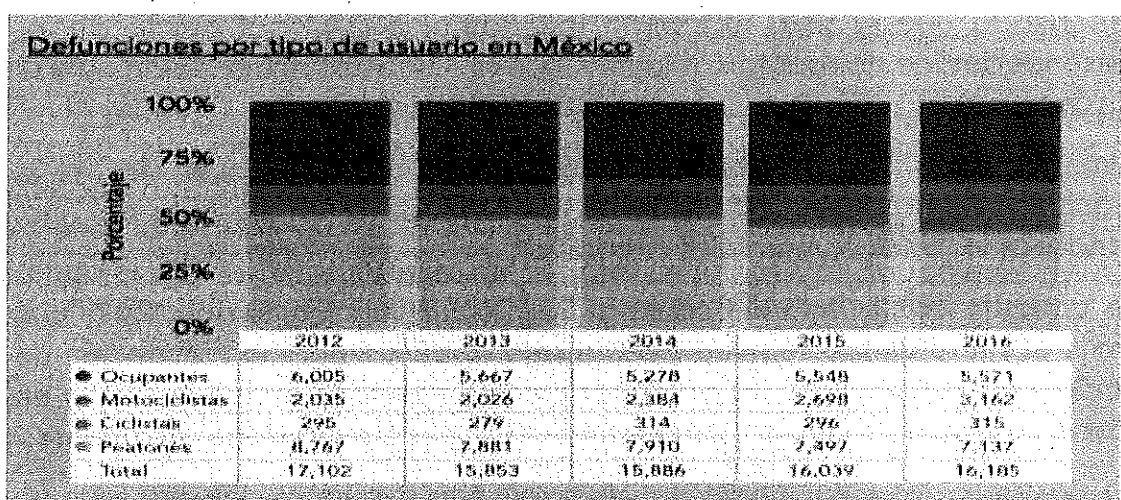
²⁵ Ibid.

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.

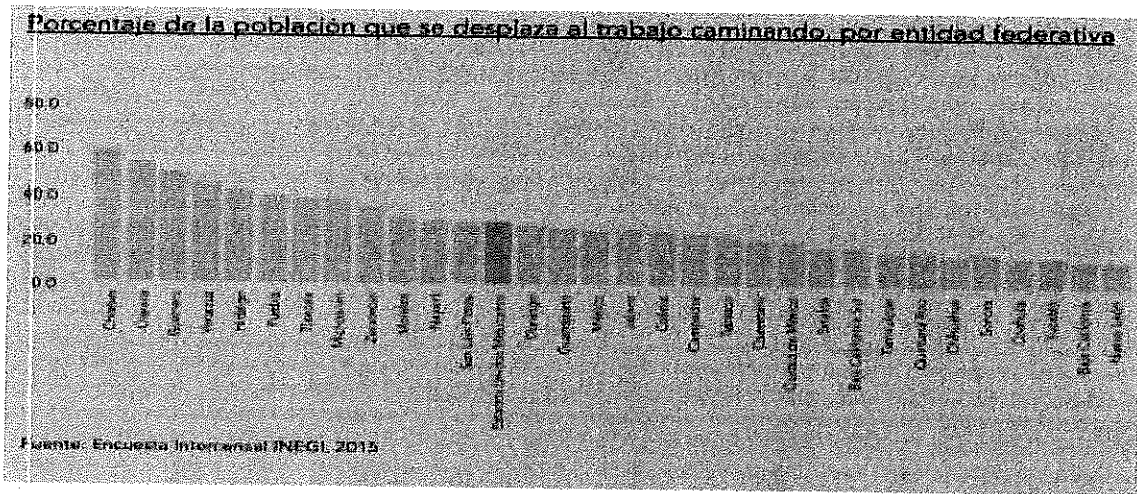
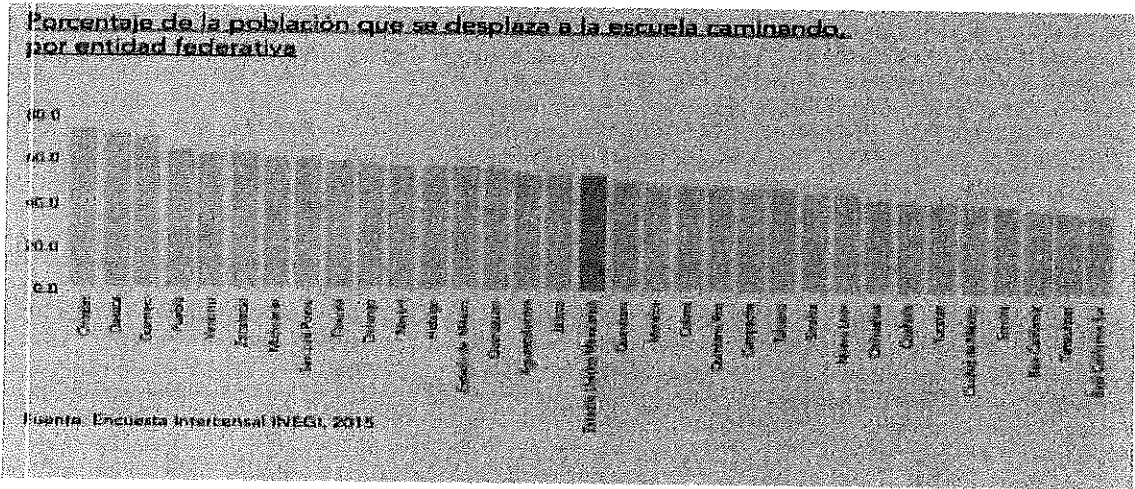
Resalta la posición de la Ciudad de México entre los cinco estados con menor cantidad de población que se desplaza a pie, con el 41.4 por ciento, un 13.5 por ciento menos que la media nacional, por lo que comparte dinámicas similares a los estados del norte del país.

³² Ibid.

³³ Ibid.

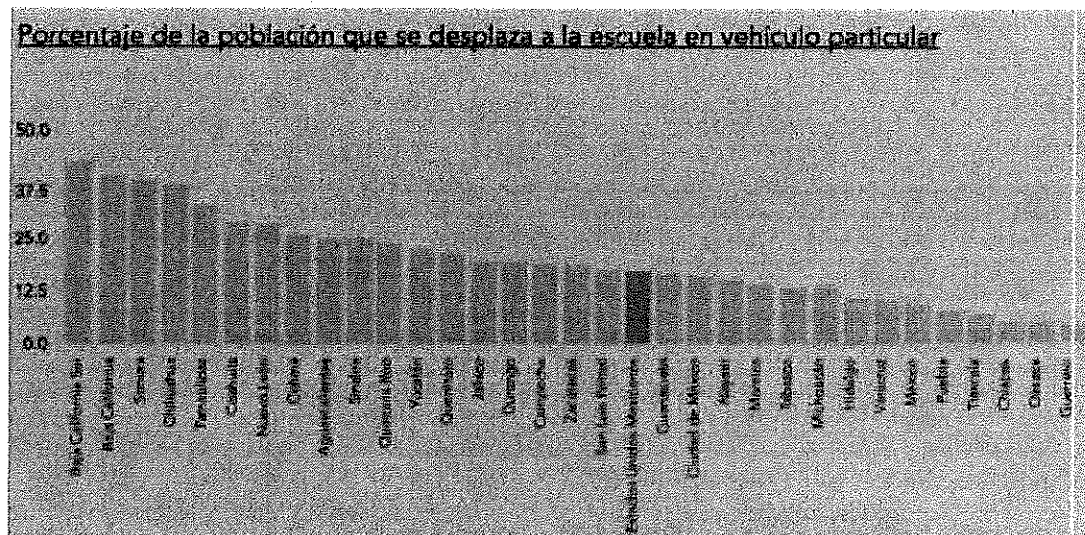
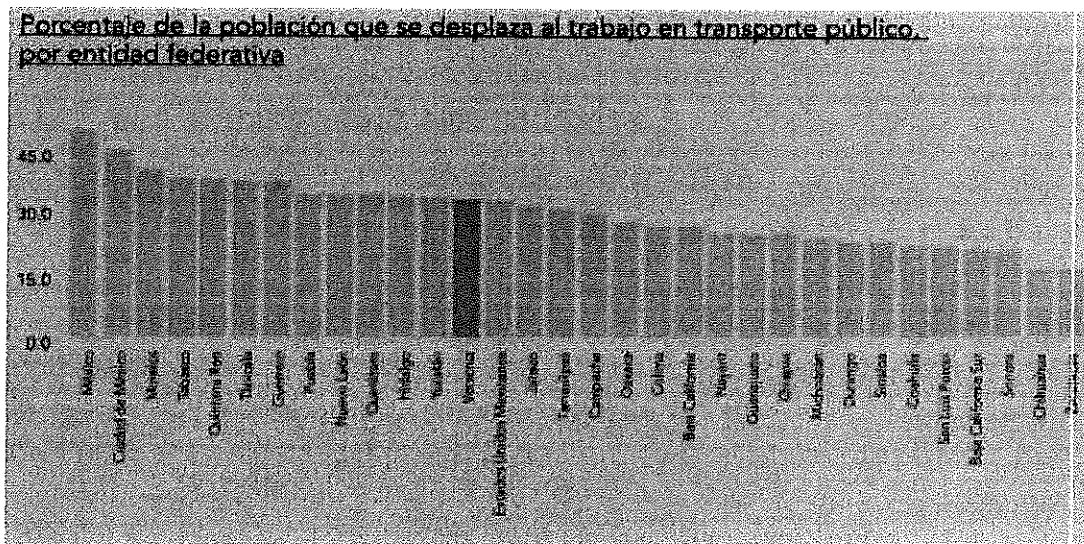
De igual modo, 9 millones 192 mil 364 personas se trasladan al trabajo caminando. Chiapas mantiene el liderazgo en esta modalidad, estando 25.5 puntos porcentuales arriba de la media nacional.

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

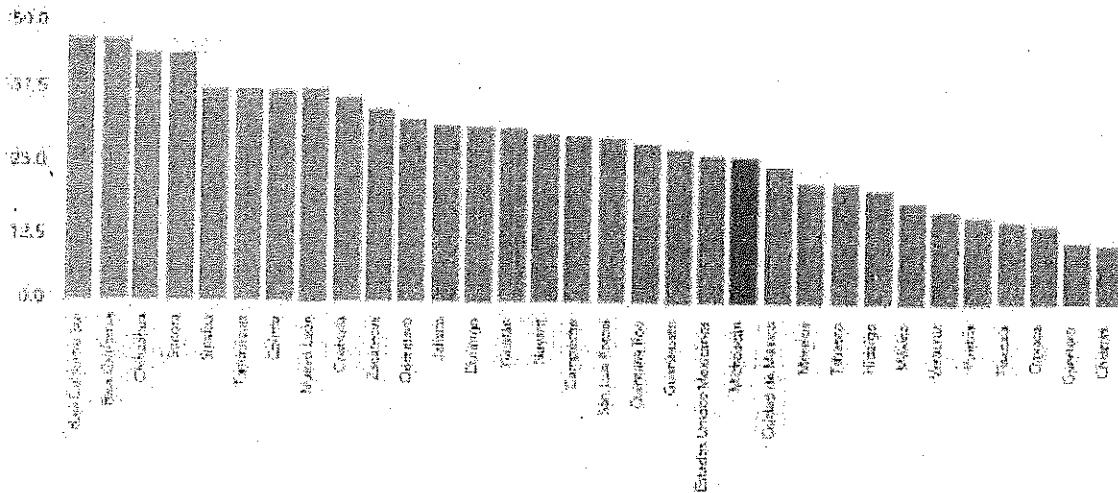
Son los estados de las regiones del norte en las que predomina el uso del vehículo particular. Su configuración urbana y la expansión que ha caracterizado estos territorios han facilitado el uso de medios no sustentables.



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 experimentando 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:

Texto Vigente	Propuesta de modificación
<p>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>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 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



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
COMISION PERMANENTE

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata" **54** ¹⁶

MESA DIRECTIVA

7-3 7

OFICIO No. CP2R1A.-342

Ciudad de México, 22 de mayo de 2019

SEN. ÓSCAR EDUARDO RAMÍREZ AGUILAR
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
PUNTOS CONSTITUCIONALES
P R E S E N T E

Comunico a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario Morena, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que reforma la fracción VI del apartado B del artículo 2º y la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Con fundamento en los artículos 21, fracción III y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda de la Cámara de Senadores.



Atentamente

SENADO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES
24 MAYO 2019
RECIBIDO
HORA 11:08
RECIBE: *Zobuiges*

SEN. MÓNICA FERNÁNDEZ BALBOA
Secretaria



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
COMISION PERMANENTE

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata" **55** / 7

MESA DIRECTIVA

4-4 T

OFICIO No. CP2R1A.-343

Ciudad de México, 22 de mayo de 2019

**SEN. PATRICIA MERCADO CASTRO
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE
ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD
P R E S E N T E**

Comunico a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario Morena, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que reforma la fracción VI del apartado B del artículo 2º y la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Con fundamento en los artículos 21, fracción III y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda de la Cámara de Senadores.



Atentamente

H. CÁMARA DE SENADORES

SEN. MÓNICA FERNÁNDEZ BALBOA
Secretaria

RECIBIDO
24 MAYO 2019
**COMISIÓN DE ZONAS
METROPOLITANAS
Y MOVILIDAD**



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
COMISION PERMANENTE

18

MESA DIRECTIVA

5-57

OFICIO No. CP2R1A.-344

Ciudad de México, 22 de mayo de 2019

**SEN. ANA LILIA RIVERA RIVERA
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE
ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA
P R E S E N T E**

Comunico a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario Morena, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que reforma la fracción VI del apartado B del artículo 2º y la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Con fundamento en los artículos 21, fracción III y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda de la Cámara de Senadores.



Atentamente

SEN. MÓNICA FERNÁNDEZ BALBOA
Secretaria

	COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA
	24 MAYO 2019
	RECIBIDO
NOMBRE: Gloria J.	HORA: 10:48

COMISIÓN PERMANENTE ⁵⁷

DEL CONGRESO DE LA UNIÓN

AÑO PRIMERONÚMERO 3441 C.P.

COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES Y DE ESTUDIOS
LEGISLATIVOS DE LA CAMARA DE SENADORES.

CIUDAD DE MEXICO, A 3 DE JULIO DEL 20 19.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTICULO
115, FRACCION III INCISO H), Y ADICIONA UN ULTIMO PARRAFO AL
ARTICULO 4 Y UNA FRACCION XXX-A AL ARTICULO 73 DE LA
CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

SEN. XOCHITL GALVEZ RUIZ, PAN.

*tns.



UNIDAD ADMINISTRATIVA

ELEMENTOS DE IDENTIFICACIÓN

FONDO: SENADO DE LA REPÚBLICA

SECCIÓN: SERVICIOS PARLAMETARIOS

SUBSECCIÓN: 204

SERIE: 1

SUBSERIE: 2

PERIODO: CP

NÚMERO DE EXPEDIENTE: 65

FECHA DE APERTURA: 3 julio, 2019

FECHA DE CIERRE:

ASUNTO:

Expediente Num. 3441 CP INICIATIVA PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 115, FRACCIÓN III INCISO H); Y ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 4 Y UNA FRACCIÓN XXX-A AL ARTÍCULO 73 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

*fms.

ELEMENTOS ARCHIVÍSTICOS

VALORES PRIMARIOS

ADMIVO LEGAL FISCAL CONTABLE

VALORES SECUNDARIOS

EVIDENCIAL TESTIMONIAL INFORMATIVO

VIGENCIA DOCUMENTAL (AÑOS)

ARCHIVO DE TRÁMITE ARCHIVO DE CONCENTRACIÓN

NÚMERO DE FOJAS ÚTILES AL CIERRE DEL EXPEDIENTE: 13

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN

RESERVADA O CONFIDENCIAL:

FECHA DE CLASIFICACIÓN:

FUNDAMENTO LEGAL:



03 JUL 2019

SE TURNÓ A LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES,
Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS DE LA CÁMARA DE SENADORES

Senador Martí Batres Guadarrama
Presidente de la Mesa Directiva
Comisión Permanente
Presente.

17
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 2011-2020. 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”¹

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 tendentes 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.

¹ Organización de las Naciones Unidas. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Pp 3-4

- 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.”²

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 lista³.

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.⁴

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.⁵

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

² Organización Panamericana de la Salud. *Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas*. P. 10

³ Idem. Pp. 42-43

⁴ Ibidem. P.45

⁵ Ibidem. P.46

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.⁶

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.⁷

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.⁸

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.

⁶ Ibidem P. 49

⁷ Ibidem Pp. 50-56

⁸ Ibidem Pp. 62-63

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.”⁹

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

⁹ Bachelet, Michelle, alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. **Inauguración de la Estrategia de Seguridad Vial para el Sistema de las Naciones Unidas y los miembros de su personal.** Disponible en la página de internet de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. <https://www.ohchr.org/SP/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=24231&LangID=S>

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 70º 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"¹⁰.

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"¹¹.

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

¹⁰ La seguridad vial es una cuestión de derechos humanos. Disponible en https://www.standup4humanrights.org/es/highlights_14.html

¹¹ Idem

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:

- i) Gestión de la seguridad vial;
- ii) Vías de tránsito y movilidad más seguras;
- iii) Vehículos más seguros;
- iv) Usuarios de vías de tránsito más seguros y
- v) 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:

- i) Gestión de la seguridad vial;
- ii) Vehículos más seguros;
- iii) Usuarios más responsables;
- iv) Respuesta tras los accidentes y
- v) 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	<p>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.</p>
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 Sal3n de Sesiones a los tres d3as del mes de julio de 2019



SEN. X3CHITL G3LVEZ RUIZ



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
COMISIÓN PERMANENTE

7-3-17
"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata" 74

MESA DIRECTIVA

OFICIO No. CP2R1A.-1759

Ciudad de México, 3 de julio de 2019

**SEN. ÓSCAR EDUARDO RAMÍREZ AGUILAR
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
PUNTOS CONSTITUCIONALES
P R E S E N T E**

Comunico a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 115, fracción III inciso h); y adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Con fundamento en los artículos 21, fracción III y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; y de Estudios Legislativos de la Cámara de Senadores.



Atentamente

SEN. MÓNICA FERNÁNDEZ BALBOA
Secretaria

SENADO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

04 JUL. 2019
RECIBIDO

HORA: 12:26 RECIBE: Tania



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
COMISIÓN PERMANENTE

5-3 7 18
"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata" 75

MESA DIRECTIVA

OFICIO No. CP2R1A.-1760

Ciudad de México, 3 de julio de 2019

SEN. MANUEL AÑORVE BAÑOS
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
ESTUDIOS LEGISLATIVOS
P R E S E N T E

Comunico a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 115, fracción III inciso h); y adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Con fundamento en los artículos 21, fracción III y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; y de Estudios Legislativos de la Cámara de Senadores.

Atentamente



SEN. MÓNICA FERNÁNDEZ BALBOA
Secretaria

	H. CÁMARA DE SENADORES
04 JUL. 2019	
Comisión de Estudios Legislativos	
Hora: 12:28	Recibe: Jose Htz

Cámara de Senadores ⁷⁶ del Congreso de la Unión



Año SEGUNDO PRIMER Período ORDINARIO

Comisión es UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES; DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA.

10 SEPTIEMBRE Año 20 19.

Num. 4490

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA
DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS
UNIDOS MEXICANOS.

SEN. PATRICIA MERCADO CASTRO, MOVIMIENTO CIUDADANO.

*tns.



SENADO DE LA REPÚBLICA

UNIDAD ADMINISTRATIVA

ELEMENTOS DE IDENTIFICACIÓN

FONDO: SENADO DE LA REPÚBLICA

SECCIÓN: SERVICIOS PARLAMETARIOS

SUBSECCIÓN: 204

SERIE: 1

SUBSERIE: 2

PERIODO: OR

NÚMERO DE EXPEDIENTE: 881

FECHA DE APERTURA: 10 septiembre, 2019

FECHA DE CIERRE:

ASUNTO:

*Expediente Num. 4490 INICIATIVA PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN
POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.*

*fms.

ELEMENTOS ARCHIVÍSTICOS

VALORES PRIMARIOS

ADMIVO LEGAL FISCAL CONTABLE

VALORES SECUNDARIOS

EVIDENCIAL TESTIMONIAL INFORMATIVO

VIGENCIA DOCUMENTAL (AÑOS)

ARCHIVO DE TRÁMITE ARCHIVO DE CONCENTRACIÓN

NÚMERO DE FOJAS ÚTILES AL CIERRE DEL EXPEDIENTE: 27

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN

RESERVADA O CONFIDENCIAL:

FECHA DE CLASIFICACIÓN:

FUNDAMENTO LEGAL:



10 SEP 2019

SE TURNÓ A LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS
CONSTITUCIONALES, ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD,
Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA

78



47
①
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=eyJxdWVyaWVzIjpbeyJjaGFydHMiOlt7InR5cGUiOiJsaW5lIiwiznVuYyI6IkFWRyIsInlBeGZlIjoY29sdW1uXzEiLCJzY2lbnRpZmliRGZzcGxheSl6dHJ1ZSwiY29sb3IiOiIjNjZiMmE1In1dLCJ4QXhpcyI6ImNvbHVtbI8xliwibWF4cG9pbmRzIjoiliiwidGltZXNjYWxliipudWxsLCJzb3J0IjoiliiwiY29uZmlnIjpw7ImRhdGFZXXQiOiIjpbmNpZGVudGVzLXZpYWxlcyljNSIsIm9wdGlvbnMiOnt9fX1dLCJkaXNwbGF5TG5nZW5kljpw0cnVILCJhbGlnbk1vbnR0Ijpw0cnVILCJ0aW1lc2NhbGUiOiIifQ%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>
---	--	--



**SENADORES
CIUDADANOS**

<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

IMEDA CASTRO CASTRO
Patricia Mercado Castro

7-3 T 20

101



SENADO DE LA REPÚBLICA "2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata"
COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

13 SEP. 2019
RECIBIDO

MESA DIRECTIVA

HORA: 13:00 RECIBE: TANA

OFICIO No. DGPL-1P2A.-873

Ciudad de México, a 10 de septiembre de 2019

SEN. ÓSCAR EDUARDO RAMÍREZ AGUILAR
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
PUNTOS CONSTITUCIONALES
P R E S E N T E

Me permito comunicar a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La Presidencia, con fundamento en los artículos 66, párrafo 1, inciso a) y 67, párrafo 1, inciso b) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 174, 175 párrafo 1, 176, 177, párrafo 1 y 178 del Reglamento del Senado, dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda.



Atentamente

SEN. SALOMÓN JARA CRUZ
Vicepresidente

4-4 T
102 26

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata"



MESA DIRECTIVA

OFICIO No. DGPL-1P2A.-874

Ciudad de México, a 10 de septiembre de 2019

**SEN. PATRICIA MERCADO CASTRO
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE
ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD
P R E S E N T E**

Me permito comunicar que la Iniciativa presentada por Usted, en sesión celebrada en esta fecha, con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, con fundamento en los artículos 66, párrafo 1, inciso a) y 67, párrafo 1, inciso b) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 174, 175 párrafo 1, 176, 177, párrafo 1 y 178 del Reglamento del Senado.

Atentamente



**SEN. SALOMÓN JARA CRUZ CAMARA DE SENADORES
Vicepresidente**

RECIBIDO
13 SEP. 2019
COMISIÓN DE ZONAS
METROPOLITANAS
Y MOVILIDAD



MESA DIRECTIVA

OFICIO No. DGPL-1P2A.-875

Ciudad de México, a 10 de septiembre de 2019

**SEN. ANA LILIA RIVERA RIVERA
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE
ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA
P R E S E N T E**

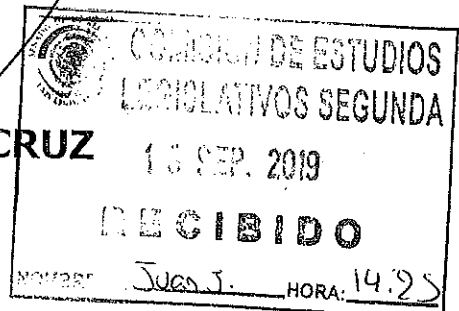
Me permito comunicar a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La Presidencia, con fundamento en los artículos 66, párrafo 1, inciso a) y 67, párrafo 1, inciso b) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 174, 175 párrafo 1, 176, 177, párrafo 1 y 178 del Reglamento del Senado, dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda.

Atentamente



SEN. SALOMÓN JARA CRUZ
Vicepresidente



05 DIC 2019

QUEDO DE PRIMERA LECTURA



104

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.

HONORABLE ASAMBLEA: 11 DIC 2019 VUELTA...

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.

SEGUNDA LECTURA. A DISCUSIÓN. PARA PRESENTAR EL DICTAMEN INTERVINIERON LOS SENADORES JOSÉ ALEJANDRO PEÑA VILLA, PATRICIA MERCADO. EN LA DISCUSIÓN INTERVINIERON LOS SENADORES MAITÍ BATRES GUADARRAMA, MORENA, MARÍA GUADALUPE SALDAÑA CISNEROS, PAN, SAMUEL ALEJANDRO GARCÍA SEPÚLVEDA, MC, VERÓNICA NOEMÍ CAMINO PATSAT, PUEA, NANCY DE LA SIERRA ATEÁMBURO, PT, EMILIO ÁLVAREZ ICAZA LONGORIA, MIGUEL ÁNGEL MANCERA ESPINOSA, PRD. SE APROBÓ EN VOTACIÓN NOMINAL. SE REMITIO A LA CÁMARA DE DIPUTADOS.



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.

106

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.

9el 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.

2620 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.

3041 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 ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

107

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 CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

108

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.

109

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.

110

- 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.

111

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.

112

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 ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

113

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 en 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.

114

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.

115

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 postró 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 el 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.

116

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 pretendió 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.

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 ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

118

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.

119

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 CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

120

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 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

121

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 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

122

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 ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

123

- 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 CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

124

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.

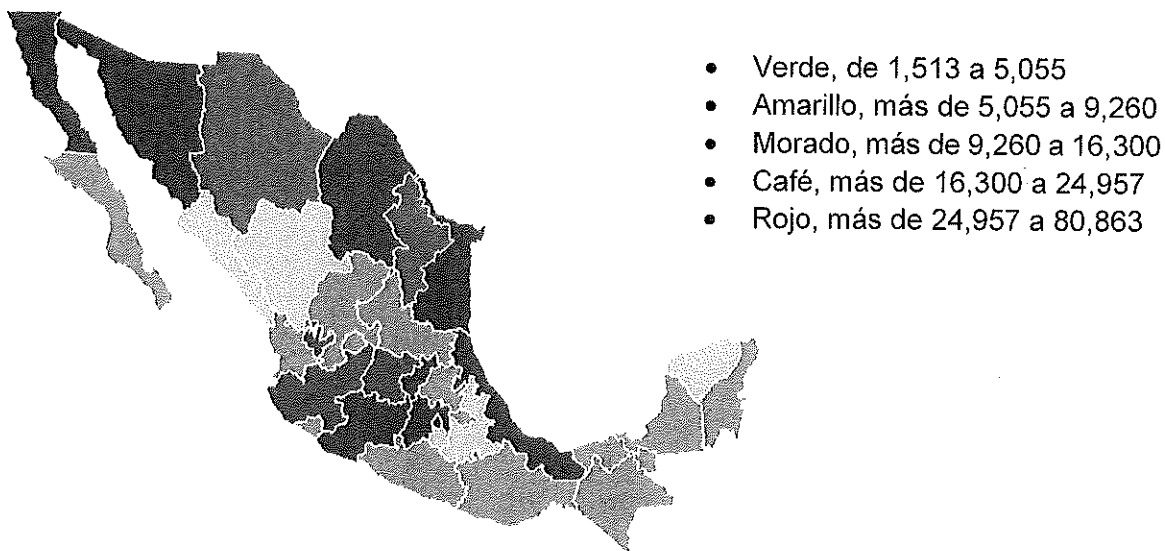
Se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, su principal objeto es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo."

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

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 artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

126

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 ARTICULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

127

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 ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

128

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.

129

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 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

130

...

...

...

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 CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

131

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 presenten Decreto y la referida Ley.

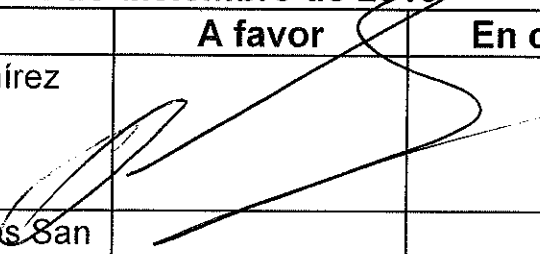


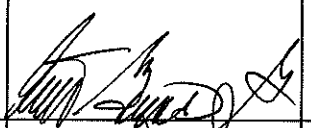

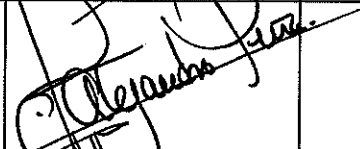

Dado en el Senado de la República, Ciudad de México, el día 05 de diciembre del 2019.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

132

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, 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.

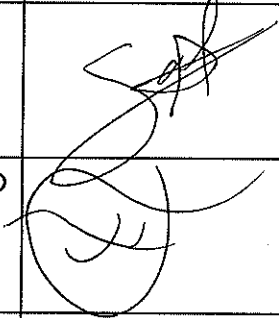
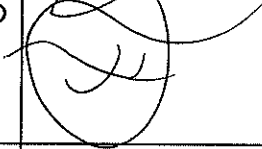
VOTACIÓN				
4 de diciembre de 2019				
No.	Senador (a)	A favor	En contra	Abstención
1	Sen. Oscar Eduardo Ramírez Aguilar PRESIDENTE			
2	Sen. Indira de Jesús Rosales San Román SECRETARIA			
3	Sen. Sylvana Beltrones Sánchez SECRETARIA			
4	Sen. Joel Molina Ramírez INTEGRANTE			
5	Sen. Cristobal Arias Solís INTEGRANTE			
6	Sen. Arturo Bours Griffth INTEGRANTE			
7	Sen. María Soleda Luevano Cantú INTEGRANTE			
8	Sen. José Alejandro Peña Villa INTEGRANTE			
9	Sen. José Narro Céspedes INTEGRANTE			



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

133

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, 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.

No.	Senador (a)	A favor	En contra	Abstención
10	Sen. Damián Zepeda Vidales INTEGRANTE			
11	Sen. Julen Rementería del Puerto INTEGRANTE			
12	Sen. Claudia Ruiz Massieu Salinas INTEGRANTE			
13	Sen. Samuel Alejandro García Sepúlveda INTEGRANTE			
14	Sen. Nancy De la Sierra Arámburo INTEGRANTE			
15	Sen. Raúl Bolaños-Cacho Cué INTEGRANTE			



COMISIÓN DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD

134

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, 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.


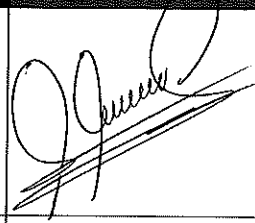


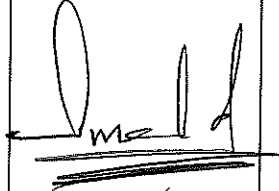

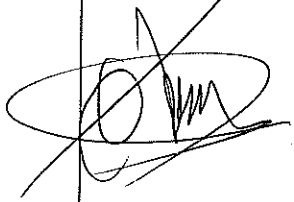

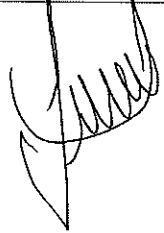
VOTACIÓN				
4 de diciembre de 2019				
No	Senador (a)	A favor	En contra	Abstención
1	Sen. Patricia Mercado PRESIDENTA			
2	Sen. Primo Dothé Mata SECRETARIO			
3	Sen. Emilio Álvarez Icaza Longoria SECRETARIA			
4	Sen. M. Citlalli Hernández Mora INTEGRANTE			
5	Sen. Martha Guerrero Sánchez INTEGRANTE			
6	Sen. José Alejandro Peña Villa INTEGRANTE			
7	Sen. Xóchitl Gálvez Ruiz INTEGRANTE			
8	Sen. Víctor Oswaldo Fuentes Solís INTEGRANTE			
9	Sen. Eunice Renata Romo Molina INTEGRANTE			
10	Sen. Katya Elizabeth Ávila Vázquez INTEGRANTE			

Reunión Extraordinaria de Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y 135 de Estudios Legislativos Segunda Miércoles 4 de diciembre de 2019

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.


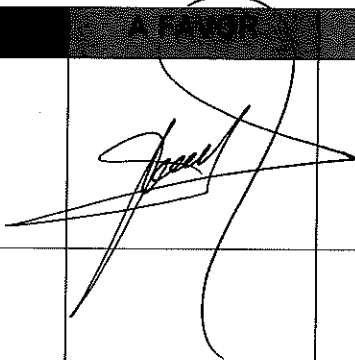



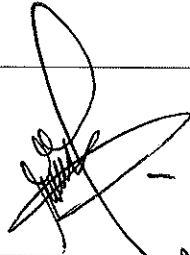

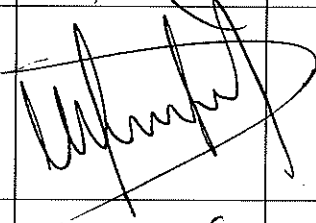

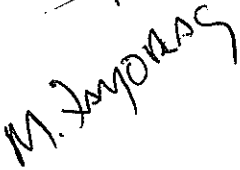

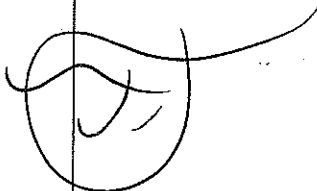
COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA

LISTA DE VOTACIÓN

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <p>Sen. Ana Lilia Rivera Rivera Presidenta</p>			
 <p>Sen. José Erandi Bermúdez Méndez Secretario</p>			
 <p>Sen. Imelda Castro Castro Secretaria</p>			
 <p>Sen. J. Félix Salgado Macedonio Integrante</p>			
 <p>Sen. Jesusa Rodríguez Ramírez Integrante</p>			


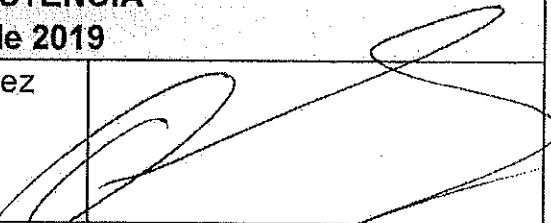


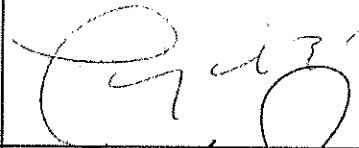

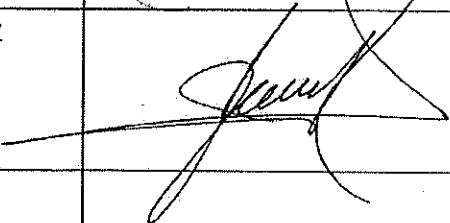


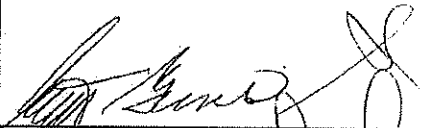

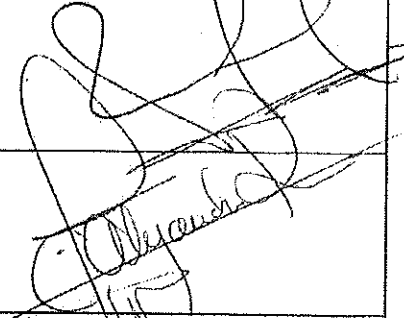



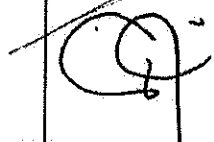
Reunión Extraordinaria de Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y 136 de Estudios Legislativos Segunda Miércoles 4 de diciembre de 2019

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.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <p>Sen. Joel Molina Ramírez Integrante</p>			
 <p>Sen. Damián Zepeda Vidales Integrante</p>			
 <p>Sen. Dante Delgado Integrante</p>			
 <p>Sen. María Merced González González Integrante</p>			
 <p>Sen. Miguel Ángel Mancera Espinosa Integrante</p>			
 <p>Sen. Mario Zamora Gastélum Integrante</p>			
 <p>Sen. Nancy de la Sierra Arámburo Integrante</p>			

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

Reunión Extraordinaria de Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda.

REGISTRO DE ASISTENCIA 4 de diciembre de 2019			
1		Sen. Oscar Eduardo Ramírez Aguilar PRESIDENTE	
2		Sen. Indira de Jesús Rosales San Román SECRETARIA	
3		Sen. Sylvana Beltrones Sánchez SECRETARIA	
4		Sen. Joel Molina Ramírez INTEGRANTE	
5		Sen. Cristobal Arias Solís INTEGRANTE	
6		Sen. Arturo Bours Griffith INTEGRANTE	
7		Sen. María Soleda Luevano Cantú INTEGRANTE	
8		Sen. José Alejandro Peña Villa INTEGRANTE	
9		Sen. José Narro Céspedes INTEGRANTE	

**COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES****Reunión Extraordinaria de Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda.**

REGISTRO DE ASISTENCIA 4 de diciembre de 2019			
10		Sen. Damián Zepeda Vidales INTEGRANTE	
11		Sen. Julen Rementería del Puerto INTEGRANTE	
12		Sen. Claudia Ruíz Massieu Salinas INTEGRANTE	
13		Sen. Samuel Alejandro García Sepúlveda INTEGRANTE	
14		Sen. Nancy De la Sierra Arámburo INTEGRANTE	
15		Sen. Raúl Bolaños-Cacho Cué INTEGRANTE	


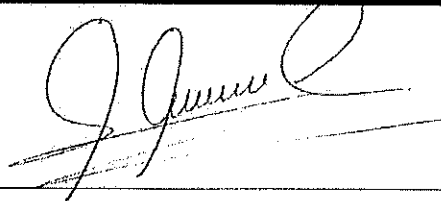


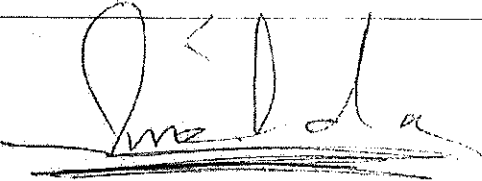

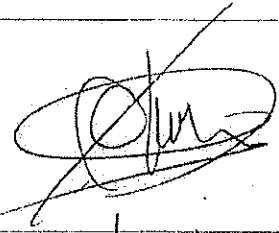

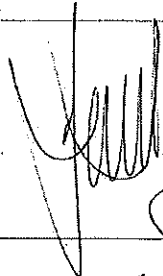

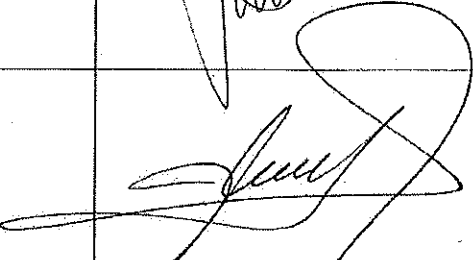


COMISIÓN DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD 139







Reunión Extraordinaria de Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda.

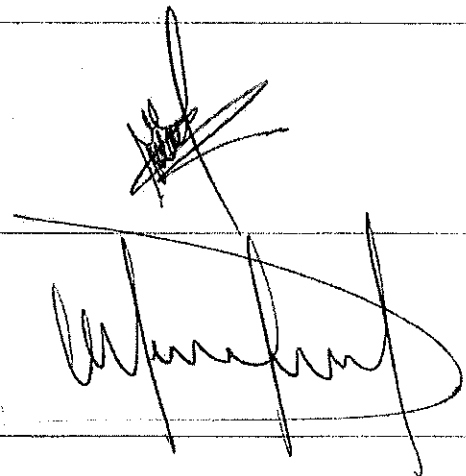
REGISTRO DE ASISTENCIA 4 de diciembre de 2019			
1		Sen. Patricia Mercado PRESIDENTA	
2		Sen. Primo Dothé Mata SECRETARIO	
3		Sen. Emilio Álvarez Icaza Longoria SECRETARIA	
4		Sen. M. Cítlalli Hernández Mora INTEGRANTE	
5		Sen. Martha Guerrero Sánchez INTEGRANTE	
6		Sen. José Alejandro Peña Villa INTEGRANTE	
7		Sen. Xóchitl Gálvez Ruiz INTEGRANTE	
8		Sen. Víctor Oswaldo Fuentes Solís INTEGRANTE	
9		Sen. Eunice Renata Romo Molina INTEGRANTE	
10		Sen. Katya Elizabeth Ávila Vázquez INTEGRANTE	

**Reunión Extraordinaria de Comisiones Unidas de Puntos
Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y
de Estudios Legislativos Segunda
Miércoles 4 de diciembre de 2019**

COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA	
Lista de Asistencia	
NOMBRE	FIRMA
 <p>Sen. Ana Lilia Rivera Rivera Presidenta</p>	
 <p>Sen. José Erandi Bermúdez Méndez Secretario</p>	
 <p>Sen. Imelda Castro Castro Secretaria</p>	
 <p>Sen. J. Félix Salgado Macedonio Integrante</p>	
 <p>Sen. Jesús Rodríguez Ramírez Integrante</p>	
 <p>Sen. Joel Molina Ramírez Integrante</p>	

**Reunión Extraordinaria de Comisiones Unidas de Puntos
Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y
de Estudios Legislativos Segunda
Miércoles 4 de diciembre de 2019**

COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS SEGUNDA	
Lista de Asistencia	
	<p>Sen. Damián Zepeda Vidales Integrante</p>
	<p>Sen. Dante Delgado Integrante</p>
	<p>Sen. María Merced González González Integrante</p>
	<p>Sen. Miguel Ángel Mancera Espinosa Integrante</p>
	<p>Sen. Mario Zamora Gastélum Integrante</p>
	<p>Sen. Nancy de la Sierra Arámburo Integrante</p>



M. Zamora S





Tórnese a la Comisión de Puntos Constitucionales para dictaminar. Diciembre 12 del 2019.

MESA DIRECTIVA

CS-LXIV-II-1P-036

OFICIO No. DGPL-1P2A.-9297

Ciudad de México, a 11 de diciembre de 2019

**CC. SECRETARIOS DE LA
CÁMARA DE DIPUTADOS
P R E S E N T E**

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



SEN. PRIMO DOTHÉ MATA
Secretario



**PROYECTO DE DECRETO
CS-LXIV-II-1P-036**

**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 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.

SALÓN DE SESIONES DE LA HONORABLE CÁMARA DE SENADORES.-
Ciudad de México, a 11 de diciembre de 2019.




Sen. Mónica Fernández Balboa
Presidenta



Sen. Primo Dothé Mata
Secretario

Se remite a la Honorable Cámara de Diputados para los efectos constitucionales.- Ciudad de México, a 11 de diciembre de 2019.


DR. ARTURO GARITA
Secretario General de Servicios Parlamentarios



EL SUSCRITO, SENADOR PRIMO DOTHÉ MATA, SECRETARIO DE LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE SENADORES, CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO DE LA SEXAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA, CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 220.4 DEL REGLAMENTO DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, HACE CONSTAR QUE EL PRESENTE ES EL EXPEDIENTE ORIGINAL DEL 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 Y QUE SE REMITE A LA CÁMARA DE DIPUTADOS EN CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO DEL SENADO PARA LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 72 CONSTITUCIONAL.



SEN. PRIMO DOTHÉ MATA
Secretario



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

"2019, AÑO DEL CAUDILLO DEL SUR, EMILIANO ZAPATA"
"LXIV LEGISLATURA DE LA PARIDAD DE GÉNERO"

148

MESA DIRECTIVA
LXIV LEGISLATURA
OFICIO No.: D.G.P.L. 64-II-3-1343.
EXPEDIENTE No. 5205.

Secretarios de la
Cámara de Senadores,
Presentes.

Me permito acusar recibo de su oficio número DGPL-1P2A.-9297, de fecha 11 de diciembre del año en curso, con el que remiten el expediente con la Minuta 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 sesión celebrada en esta fecha por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, se dictó el siguiente trámite: "Recibo y tórnese a la Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen".

Ciudad de México, a 12 de diciembre de 2019.



[Firma]
Dip. Mónica Bautista Rodríguez
Secretaria

514085

SECRETARÍA DE SERVICIOS
SECRETARÍA DE SERVICIOS
SECRETARÍA DE SERVICIOS

2019 12 12 11:50

RECIBIDO

JJV/lgm.*



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

"2019, AÑO DEL CAUDILLO DEL SUR, EMILIANO ZAPATA"
"LXIV LEGISLATURA DE LA PARIDAD DE GÉNERO"

ACUSARTE:
~~149~~

MESA DIRECTIVA
LXIV LEGISLATURA
OFICIO No.: D.G.P.L. 64-II-3-1342.
EXPEDIENTE No. 5205.

Dip. Miroslava Carrillo Martínez,
Presidenta de la Comisión de
Puntos Constitucionales,
Edificio.

En sesión celebrada en esta fecha por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, se dio cuenta con el oficio de la Cámara de Senadores, con el que remiten el expediente con la Minuta 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 dictó el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen."

Ciudad de México, a 12 de diciembre de 2019.



[Firma]
Dip. Mónica Bautista Rodríguez
Secretaria



COMISIÓN DE PUNTOS
CONSTITUCIONALES

13 DIC. 2019

CÁMARA DE
DIPUTADOS
LXIV LEGISLATURA

Nombre:

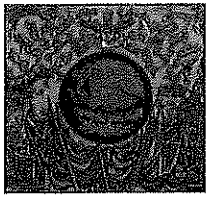
RECIBIDO

Hora: 13:15

Recibi complemento

29-01-20 11:30

Anexo: Duplicado del expediente.
JJV/lgm*



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

150

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.**

*Declaratoria de Publicidad.
Octubre 13 del 2020.*

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.

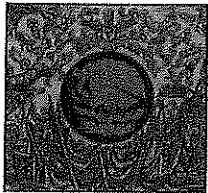
En este orden de ideas, conforme a las facultades que le confieren a esta Comisión de Puntos Constitucionales, los artículos 71 segundo párrafo y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 39, 43, 44 y 45, numeral 6, incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los 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**
PRIMERA LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 151

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.

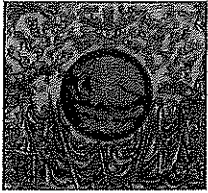
En el *apartado*: **D. Parlamento Abierto Virtual**, se exponen las observaciones y opiniones realizadas por diversos especialistas, convocados por la Comisión de Puntos Constitucionales.

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**

LEYES Y DECRETOS

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 152

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.

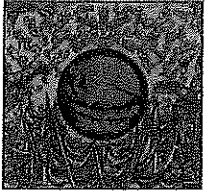
I. En sesión ordinaria celebrada el día 20 de noviembre de 2018, la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones a la Constitución Política de los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

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 153

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



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.

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*.

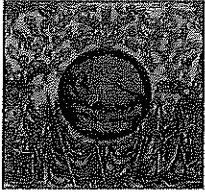
En sesión celebrada en fecha 5 de junio de 2019, los diputados Javier Ariel Hidalgo Ponce y Lucio Ernesto Palacios Cordero, *integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Morena*, presentaron Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones a los artículos 4º y 73 de 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**

PRIMERA LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 156

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**.

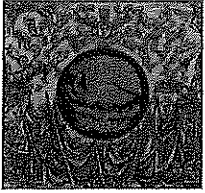
c.- Que cada día se avanza en el reconocimiento de nuevos derechos, como producto de la evolución y la dinámica social, donde van identificando nuevas dimensiones de la dignidad humana, considerando a las personas en lo individual y en lo colectivo. Este es el caso del derecho a la movilidad, que no 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**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 157

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.

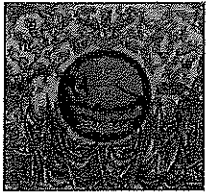
i.- Que para efecto de garantizar y salvaguardar este derecho humano, se propone facultar al Congreso de la Unión para legislar no sólo en materia de movilidad, sino también en aquellos temas relacionados con la seguridad vial.

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**
LIXV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 158

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 40.[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

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.



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



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 161

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 162

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

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.



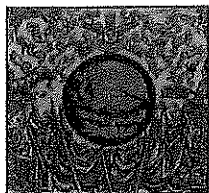
COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 164

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 colegisladora.

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	...

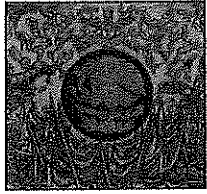


**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 165

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	...

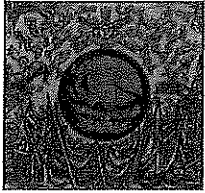


**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
PRIMERA LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 166

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>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.</p>	
<p>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.</p>	<p>...</p>
<p>Los ascendientes, tutores y custodios tienen la obligación de preservar y exigir el cumplimiento de estos derechos y principios.</p>	<p>...</p>
<p>El Estado otorgará facilidades a los particulares para que coadyuven al cumplimiento de los derechos de la niñez.</p>	<p>...</p>
<p>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</p>	<p>...</p>

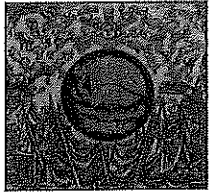


**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
ESTADO LIBRE SOBERANO DE
VERACRUZ

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 167

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.



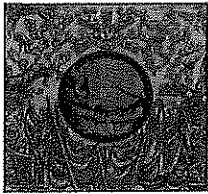
**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

LEY FEDERAL

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 168

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. ...

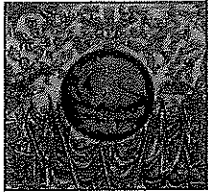


**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
PRIMERA LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 169

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>



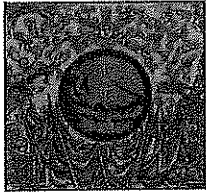
**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

PRIMERA LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 170

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. ...



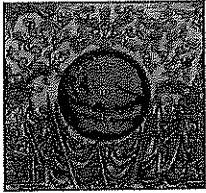
**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

PRIVILEGIADA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 171

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**
PRIMERA LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 172

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

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**.

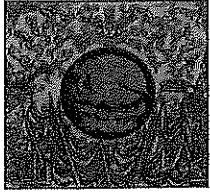
24 de marzo de 2020

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 SEPÚLVEDA BARANDA	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



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**

PRIMERA LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 174

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.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 175

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.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 176

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.



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:

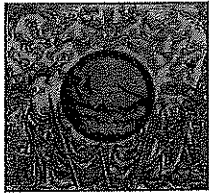
- Desde el diseño de la política pública y,
- Gestión de proyectos y la manera de evaluarlos.

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**
LIXV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 178

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.

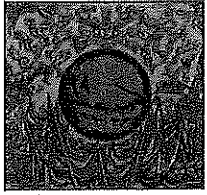
En términos de empleo el 55.3% de las mujeres de más de 15 años no tiene acceso a trabajos formales. En trabajos informales las mujeres usan transporte público para ir a trabajar.

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**
LXI LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 179

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 180

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.

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%.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 182

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. ^[59]

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 183

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

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:

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.



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 187

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.

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 189

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.



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

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.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 192

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

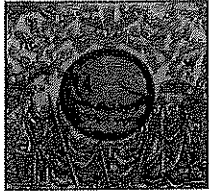
A continuación se exponen los razonamientos relativos a la Minuta y, con base en ello, se sustenta el sentido de este Dictamen.

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**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 193

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.



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 195

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.

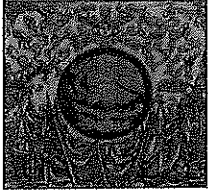
14ª Reforma.- 17 de junio de 2014. Incorpora el derecho de toda persona a la identidad y a ser registrado de manera inmediata a su nacimiento. Establece que la autoridad competente expedirá gratuitamente la primera copia certificada del acta de nacimiento.

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;



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 196

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.

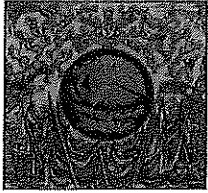
Al respecto, después de revisar en su integridad el artículo 73 constitucional, se advirtió que desde la publicación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma la de 5 de febrero de 1857, efectuada el 5 de febrero de 1917, a la fecha, ha sido modificado en ochenta y dos ocasiones.

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**

XXIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 197

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.



COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 198

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



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.

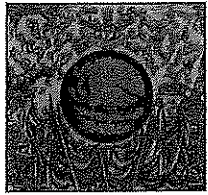
En este sentido, es preciso señalar que al igual que en el caso de los artículos 73, fracción XXIX-C, y 115, fracción V, cuyo inciso a), se coincide en la pertinencia de reformar el texto del artículo 122 constitucional, Apartado C, párrafo segundo, cuyo texto, en los mismos términos que se encuentra 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**
LEY LEGISLATIVA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 200

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

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.

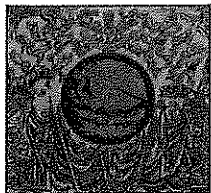
El derecho a la movilidad desde una visión colectiva puede ser entendido como *"el derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción 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 202

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

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.

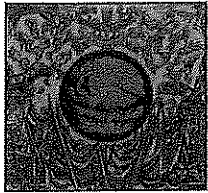
De lo anterior se desprende que son diversos los problemas que enfrentan las y los mexicanos en materia de movilidad, por ello, resulta indispensable que este Poder Legislativo instrumente las medidas necesarias para garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas, sin importar su clase, edad, 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 204

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.

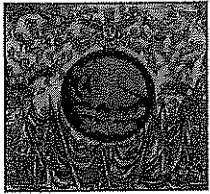
SEGUNDO. – Como resultado, se propone aprobar en *sentido positivo* por esta Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los 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**

PRIMERA LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 205

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:

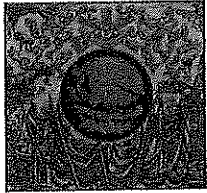
PROYECTO DE DECRETO

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 206

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. ...

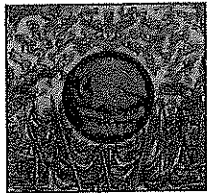
Artículo 115. ...

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**
LIXV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 207

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. ...

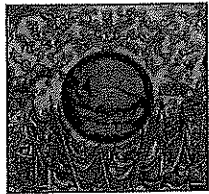
Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; **movilidad y seguridad vial**; protección al 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**
LIV LEGISLATURA

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES 208

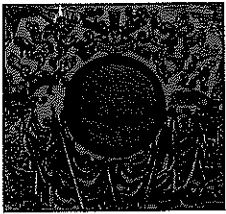
DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE **MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**.

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.



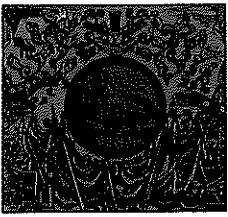
**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

21

LISTA DE VOTACIÓN
EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR

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


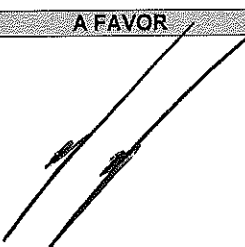






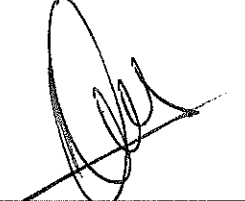

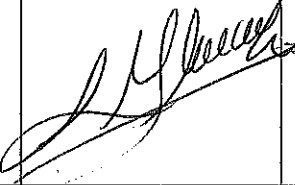
DIPUTADO	DTTO/CIRC.	ENTIDAD	GP	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 PRESIDENTA	19	CDMX	MORENA			
 SECRETARIO	08	MÉXICO	MORENA			
 SECRETARIO	05	MÉXICO	MORENA			
 SECRETARIO	13	PUEBLA	MORENA			
 SECRETARIO	02	MICHOACÁN	MORENA			
 SECRETARIO	05	MÉXICO	MORENA			

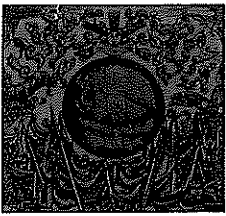


**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

LISTA DE VOTACIÓN
EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR

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

DIPUTADO	DTTO/CIRC.	ENTIDAD	GP	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 SECRETARIO	05	MÉXICO	PAN			
 SECRETARIO	04	YUCATÁN	PAN			
 SECRETARIA	02	QUERÉTARO	PRI			
 SECRETARIO	04	TLAXCALA	PT			
 SECRETARIA	12	JALISCO	MC			
 INTEGRANTE	06	HIDALGO	MORENA			



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

**LISTA DE VOTACIÓN
EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR**

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

DIPUTADO	DTTO/CIRC.	ENTIDAD	GP	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 INTEGRANTE	36	MÉXICO	PRI			
DIP. CRUZ JUVENAL ROA SÁNCHEZ						
 INTEGRANTE	20	CDMX	PT			
DIP. ANA KARINA ROJO PIMENTEL						
 INTEGRANTE	04	CDMX	MC			
DIP. MARTHA TAGLE MARTÍNEZ						
 INTEGRANTE	13	VERACRUZ	MORENA			
DIP. PAOLA TENORIO ADAME						
 INTEGRANTE	03	VERACRUZ	MORENA			
DIP. ROSALBA CRUZ VALENCIA						
 INTEGRANTE	05	MÉXICO	MORENA			
DIP. ALEJANDRO VELÁZQUEZ						

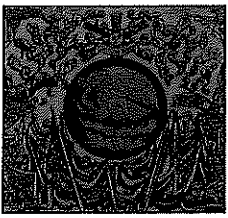


**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

**LISTA DE VOTACIÓN
EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR**

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



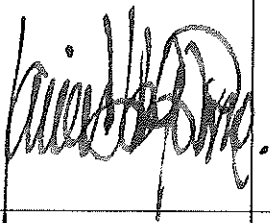




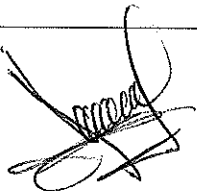
DIPUTADO	DTTO/CIRC.	ENTIDAD	GP	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 INTEGRANTE	23	CDMX	MORENA			
DIP. PABLO GÓMEZ ÁLVAREZ						
 INTEGRANTE	07	TAMAULIPAS	MORENA			
DIP. ERASMO GONZÁLEZ ROBLEDO						
 INTEGRANTE	02	QUERÉTARO	PAN			
DIP. MARCOS AGUILAR VEGA						
 INTEGRANTE	21	CDMX	MORENA			
DIP. KAREN IVETTE AUDIFFRED FERNÁNDEZ						
 INTEGRANTE	2	NUEVO LEÓN	PAN			
DIP. RAÚL GRACIA GUZMÁN						
 INTEGRANTE	7	PUEBLA	PES			
DIP. EDGAR GUZMÁN VALDÉZ						



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

**LISTA DE VOTACIÓN
EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR**

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



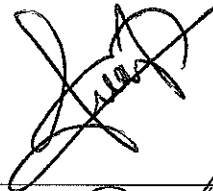


DIPUTADO	DTTO/CIRC.	ENTIDAD	GP	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 INTEGRANTE	1	SINALOA	PVEM			
DIP. MARCO ANTONIO GÓMEZ ALCANTAR						
 INTEGRANTE	10	CDMX	MORENA			
DIP. JAVIER ARIEL HIDALGO PONCE						
 INTEGRANTE	23	MÉXICO	MORENA			
DIP. DAVID ORIHUELA NAVA						
 INTEGRANTE	02	CDMX	MORENA			
DIP. LUIS ERNESTO PALACIOS CORDERO						
 INTEGRANTE	04	CDMX	PRI			
DIP. CLAUDIA PASTOR BADILLA						
 INTEGRANTE	01	BAJA CALIFORNIA	MORENA			
DIP. MARTHA PATRICIA RAMÍREZ LUCERO						



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

LISTA DE VOTACIÓN
EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR

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

DIPUTADO	DTTO/CIRC.	ENTIDAD	GP	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 INTEGRANTE	02	GUANAJUATO	PAN			
		DIP. RICARDO VILLARREAL GARCÍA				
 INTEGRANTE	01	JALISCO	PRD			
		DIP. VERÓNICA BEATRIZ JUÁREZ PIÑA				
 INTEGRANTE	26	MÉXICO	PES			
		DIP. ESMERALDA DE LOS ÁNGELES MORENO MEDINA				

*De conformidad con lo que establece el Artículo 87 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se cumple la Declaratoria de Publicidad del Dictamen 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. Octubre 13 del 2020. De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 230, numeral 2, del Reglamento supra citado, hacen uso de la tribuna la Diputada **Aleida Alavez Ruiz**, Presidenta de la Comisión de Puntos Constitucionales, para fundamentar el Dictamen. De conformidad con el artículo 231 numeral 5 del Reglamento, hacen uso de la palabra hasta por cinco minutos los grupos parlamentarios para fijar su postura. En votación económica se considera suficientemente discutido en lo general y en lo particular. De conformidad con el artículo 232 numeral 1 del Reglamento, la Presidencia instruye a la Secretaría abra el sistema de votación electrónico por cinco minutos para recoger la votación nominal en lo general y en lo particular del Proyecto de Decreto en un solo acto, se emiten: trescientos cincuenta y un votos en pro, ningún voto en contra. Aprobado en lo general y en lo particular, por trescientos cincuenta y un 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. para los efectos del artículo 135 Constitucional. Salón de Sesiones de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. Palacio Legislativo de San Lázaro, Ciudad de México, a los catorce días del mes de octubre del año dos mil veinte.*



Martha Hortencia Garay Cadena
Diputada Secretaria