

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*, 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 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 prehospitolaria. 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.

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:

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.

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:

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.

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.

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”.

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 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.

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.-.... 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</p>	<p>Artículo 73.- El Congreso tiene facultad: 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.- ... 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>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 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 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>		<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, 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>
--	--	---

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.”

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. [...].

[...].

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:

DECRETO

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

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforma 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. [...]:

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 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.

“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).

“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).

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

“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_accidentes (consultado el 21 de junio de 2019).

“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).

“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).

“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=eyJxdWVyaWVzIjpbeyJjaGFydHMiOlt7InR5cGUiOiJsaW51IiwiaWZnVuYyI6IkFWRyIsInlBeGlzIjoiY>

[29sdW1uXzEiLCJzY2llbnRpZmljRGlzcGxheSI6dHJlZSwiY29sb3liOiJNjZjMmE1In1dLCJ4QXhpcyI6ImNvbHVtbi8xIiwibWF4cG9pbnRzIjoiIiwidGltZXNjYWxlIjpudWxsLCJzb3J0IjoiIiwuY29uZmlnIjp7ImRhdGFzZXQiOiJpbmNpZGVudGVzLXZpYWxlcyljNSIsIm9wdGlvbniMiOnt9fX1dLCJkaXNwbGF5TGFnZW5kIjp0cnVILCJhbGlnbk1vbniRoIjp0cnVILCJ0aW1lc2NhbGUiOiIifQ%3D%3D](http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/vision-cero2.pdf) (consultado el 21 de junio de 2019).

Ídem.

“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).

