

INICIATIVA QUE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DEL DIPUTADO JAVIER ARIEL HIDALGO PONCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El diputado federal Javier Ariel Hidalgo Ponce, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXIV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 6, numeral 1, fracción I, y artículos 77 y 78 y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, al tenor de la siguiente

I. Exposición de Motivos

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.

Es en los derechos humanos donde se expresa el compromiso para garantizar que todas las personas puedan disfrutar de las condiciones, bienes y libertades necesarios para una vida digna ya que son universales, inalienables e indivisibles. Así, la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el año 2011 destacó la importancia de los derechos y la responsabilidad del Estado para promover, respetar, proteger y garantizarlos.

No obstante, 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. La movilidad es un factor inherente al desarrollo, el bienestar y la vida productiva.

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, transitando en entornos libres de violencia y discriminación, es decir, donde respete y garantice hasta el nivel máximo posible la dignidad humana.

Por ello, la presente iniciativa apunta en el sentido de poner especial atención a los problemas a los que se enfrentan día a día las personas de nuestro país, como resultan los presentados en el ámbito de la movilidad y seguridad vial.

Todos los días, para casi cualquier actividad que decidan desarrollar, deseada o no, las personas deben desplazarse de un lugar a otro, así como a sus bienes y mercancías. Lo anterior, resume todos los componentes que conlleva el amplio concepto de movilidad que engloba el del transporte y tránsito, como componentes muy importantes que inciden directamente en la calidad de vida de las personas.

Por ejemplo, al privilegiar un modelo de movilidad basado en el individualismo y en la preferencia jerárquica del vehículo automotor individual sobre alternativas más sostenibles, como son el transporte público y el de tracción humana, se ha constituido como uno de los principales responsables del deterioro ambiental y humano que actualmente vive el país; manifestado principalmente en los más de 16 mil fallecimientos anuales relacionados con accidentes viales.

Es necesario replantear y garantizar las necesidades básicas humanas relacionadas con el aspecto de la movilidad, considerando la mayor cantidad de factores que se relacionan, para constituirlo como un derecho que se sume al desarrollo humano en todos sus aspectos.

Dado que el concepto de la movilidad es multidisciplinario pues de manera enunciativa, y no limitativa, implica entre otras cuestiones 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, es necesario considerar en todo momento la satisfacción adecuada de los requerimientos sociales que tienen externalidades positivas.

Ciertamente, los desplazamientos no deberían repercutir negativamente en la calidad de vida ni en las posibilidades de desarrollo económico, cultural, educativo y demás aspectos indispensables para las personas; por el contrario, debe asegurar la protección del medio ambiente, mantener la cohesión social, favorecer el desarrollo y la protección de los derechos de todas y de todos.

Por ello, como una necesidad básica y social, la movilidad es también 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. 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 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.

Un ejemplo de reconocimiento del derecho a la movilidad es la Constitución de la Ciudad de México; la cual ha marcado avances significativos en esta materia debido a la propuesta de adecuación de los servicios básicos urbanos, obligando a que el Estado aborde este tema desde el ámbito de la igualdad en el acceso a las oportunidades, el mejoramiento de los espacios de vivienda y el ofrecimiento de espacios públicos y de convivencia. Es así que se entiende como urgente y necesario que el mayor ordenamiento jurídico de la nación contemple dicho derecho para todas las personas y no quede limitado solamente al ámbito local a partir de las legislaturas estatales.

Por lo anterior, la presente iniciativa tiene por objeto impulsar un cambio sustancial, que permitiría regular el derecho a la movilidad como un derecho humano, el cual debe quedar definido en el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 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.

Lo anterior considera, como ya se dijo, que la movilidad se relaciona con el ejercicio pleno de diversos derechos, pues es un derecho integral que vincula y complementa los demás derechos reconocidos en la Constitución y en los Tratados Internacionales que México ha firmado y ratificado.

Cabe resaltar que la Comisión de Derechos Humanos del entonces Distrito Federal emitió el Informe Especial sobre el derecho a la movilidad, del cual se desprenden diversos elementos y conclusiones muy importantes, que permitieron en su momento constatar la existencia de diversas áreas de oportunidad que requieren ser atendidas para permitir que las personas puedan realizar sus actividades en un marco de seguridad y tranquilidad. Dicho informe, define al derecho a la movilidad como aquel que tiene "...toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral 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.”

En el informe antes referido, se señala que, si bien la movilidad se incrementa y dificulta en un contexto urbano, ésta constituye una necesidad básica inherente a todo ser humano, colocándose como un elemento esencial para la cohesión de toda sociedad, independientemente del lugar donde se vive. Por lo que es necesario vincular a este derecho con los aspectos del transporte, medio ambiente, seguridad vial, el espacio público, infraestructura y movilidad peatonal.

Por otro lado, los elementos que conforman el derecho a la movilidad a nivel internacional, tales como el reconocimiento explícito de este derecho en condiciones de disponibilidad, accesibilidad, calidad y aceptabilidad, se pueden encontrar en la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, artículo XIII.1; la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, párrafo 3.2; la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículo 7.8; la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, artículos 4o, 9o, y 20; las Observaciones generales del Comité DESC8 , número 5 y 6; la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, artículo 14; la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículo 4o y el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículos 2.1 y 10, Programa 21.

Por otro lado, un aspecto relevante a considerar se refiere al de las dimensiones del derecho a la movilidad, en donde se encuentra la dimensión individual que abarca el derecho de cada persona a decidir libremente tanto su movimiento como la manera de desarrollarlo en un lugar determinado; así como la dimensión colectiva, la cual consiste en 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 las externalidades positivas y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción.

En ese orden de ideas es fundamental el establecimiento de una jerarquía de personas usuarias de los distintos esquemas de movilidad para la prioridad en el uso de la vía pública, que deberá ser respetada en las políticas, planes y programas en la materia, y que obedece al nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía, siendo esta: peatones, personas conductoras de vehículos impulsados por tracción humana y personas usuarias del transporte público. Lo anterior debido a que representan una solución a los problemas generados en gran medida por las externalidades negativas del uso excesivo del automóvil particular, así como de la prioridad que se le ha dado a la inversión principalmente en infraestructura para éste. Ejemplos de estos problemas son el congestionamiento vial, la contaminación y la inseguridad vial, mismos que impactan negativamente en el funcionamiento de toda ciudad, así como en la salud, economía y calidad de vida de las personas. Con las actuales condiciones de desarrollo que tienen las ciudades y zonas metropolitanas en el país, incluidas la expansión territorial y la concentración de empleos en zonas con baja densidad poblacional, se padece de una tendencia al alza en el tiempo que le dedica una persona a sus traslados, teniendo como ejemplo a la Ciudad de México donde se tiene registrado un promedio de 3.5 horas por día, afectando directamente la calidad de vida de cualquiera que sufra esta situación.

Por lo cual, para efecto de garantizar y salvaguardar este derecho humano, resulta imprescindible facultar al Congreso de la Unión para legislar no sólo en materia de movilidad sino también en aquellos temas relacionados con la seguridad vial, basándose en la jerarquía de prioridad antes mencionada. Lo anterior, dado que actualmente carecemos de una legislación que establezca un proyecto sustentable y definido para el país en materia de movilidad, como una base mínima con criterios sociales, económicos y técnicos que permitan garantizar este derecho humano.

Por tanto, la presente iniciativa propone expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en aras de coordinar a las autoridades de todos los órdenes de gobierno del país, para 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. Siendo todo esto coherente con los eventos que se han celebrado en nuestro país en la materia, como la aprobación de la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes; en la cual se reconoce expresamente el derecho a la movilidad como aquel que tiene "...toda persona 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."

En este sentido, y toda vez que los derechos humanos son considerados como aquellos derechos inherentes a nuestra naturaleza sin los que no podemos vivir como seres humanos, que nos permitan desarrollarnos plenamente y consecuentemente hacer uso de nuestras cualidades humanas, nuestra inteligencia, nuestras aptitudes y nuestra conciencia, resulta imperante que desde este Congreso de la Unión propiciemos su estricta y correcta observancia. Por todo lo anterior, se somete a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Único. Se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Título

Primero

Disposiciones Generales

Artículo 1. Esta ley es de orden público, interés y observancia general en toda la República y tiene por objeto establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de sus respectivas competencias, sobre la planeación, ordenamiento, regulación y gestión de la movilidad de las personas y del transporte de bienes y mercancías dentro del territorio nacional.

Artículo 2. La presente Ley reglamenta el derecho a la movilidad que tiene toda persona en los términos de los artículos 4o. y 73o. fracción XXIX-X, en materia de movilidad y seguridad vial, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 3. Toda persona tiene derecho a la movilidad para desplazarse y transportar bienes y mercancías en condiciones seguridad vial, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad y principios que se establecen en este ordenamiento, se otorgará prioridad a las personas peatones, personas conductoras de vehículos impulsados por tracción humana y personas usuarias del transporte público. En todo caso el objeto de la movilidad serán las personas.

Todas las medidas que deriven de la presente Ley, tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías de comunicación del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

Artículo 4. La movilidad de las personas y el transporte de bienes y mercancías deberán tener como base los siguientes principios:

I. Inclusión y Atención Prioritaria. Los planes y políticas públicas en materia de movilidad de las personas y del transporte de bienes y mercancías se enfocarán en atender de forma plena, satisfactoria, incluyente,

responsable y accesible, las necesidades de las personas usuarias de las vías de comunicación, con preeminencia de aquellas que pertenezcan a los grupos de atención prioritaria y en estricto apego a la siguiente jerarquía, respetando y garantizando los derechos humanos:

1. Peatones, en especial personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, personas menores de 18 años y cualquiera otra que tenga una movilidad limitada;
2. Personas ciclistas y de cualquier otro medio de transporte de tracción humana, así como vehículos motorizados individuales de baja velocidad;
3. Personas usuarias del servicio de transporte público, concesionado y privado de pasajeros;
4. Personas Prestadoras del servicio de transporte público, concesionado y privado de pasajeros;
5. Personas prestadoras de servicio de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías; y
6. Personas usuarias y pasajeras de vehículos motorizados particulares y personas usuarias motociclistas.

II. Seguridad y Prevención del Riesgo. Los planes y políticas públicas en materia de movilidad de las personas y del transporte de bienes y mercancías establecerán las acciones necesarias para la prevención de siniestros de tránsito con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

III. Igualdad Sustantiva y Perspectiva de Género. Los planes y políticas públicas en materia de movilidad de las personas y transporte de bienes y mercancías deberán hacer uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que analice las causales de la discriminación y violencia contra las mujeres en materia de movilidad, con el objeto de promover la igualdad sustantiva, equidad, erradicación de la violencia, acoso y protección de las mismas, tanto en las vías de comunicación, como en las modalidades de transporte, siempre en la búsqueda del respeto a sus derechos y plena satisfacción de necesidades.

IV. Equidad de Oportunidades. Los planes y políticas públicas en materia de desplazamientos de las personas y del transporte de bienes y mercancías deberán establecer el ejercicio libre y equitativo del derecho humano a la movilidad de toda la población, al promover acciones que busquen la inclusión y no discriminación de los grupos en desventaja política, social, económica, étnica, de género o por condición física y cualquier otra.

V. Accesibilidad e Inclusión. Los planes y políticas públicas en materia de movilidad de las personas y del transporte de bienes y mercancías deberán garantizar el acceso libre y pleno de toda la población, en especial de los grupos de atención prioritaria, que, por su condición de discapacidad, edad, género, etnia o limitantes a la movilidad, requieran de adecuaciones específicas para el desplazamiento y uso de la vía de comunicación y modalidades de transporte de pasajeros, así como en la infraestructura de acceso público como lo son edificios gubernamentales, corporativos, centros comerciales, centros comunitarios o plazas públicas.

VI. Calidad. Los planes y políticas públicas en materia de movilidad de las personas y del transporte de bienes y mercancías deberán garantizar que los componentes de los sistemas de desplazamiento cuenten con los requerimientos y las condiciones para el cumplimiento óptimo de su función, en el marco de la seguridad, prevención de riesgos, protección de la vida y la salud, eficacia, eficiencia, transparencia, rendición de cuentas y mejora continua.

VII. Multimodalidad. Los planes y políticas públicas en materia de movilidad de las personas y del transporte de bienes y mercancías deberán instalar y brindar servicios y modalidades integrales de transporte de

pasajeros, que atiendan a las necesidades de disponibilidad, cobertura, rapidez, interconectividad, densidad y accesibilidad, que reduzcan el uso excesivo, dependiente y contaminante de los vehículos automotores que usen combustibles fósiles y a favor de tecnologías limpias y sustentables.

VIII. Eficacia y Eficiencia. Los planes y políticas públicas en materia de movilidad de las personas y del transporte de bienes y mercancías deberán maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

Artículo 5. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

Atención médica pre-hospitalaria: Es la otorgada a las personas víctimas de siniestros de tránsito cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional; comprende desde los primeros auxilios que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias;

Auditoría de movilidad: Proceso jurídico, administrativo y técnico, cuyo objeto es la prevención de siniestros viales y la reducción de su gravedad, mediante el que se verificarán y vigilarán las condiciones, criterios y especificaciones técnicas en la planeación, diseño, construcción, instalación, modernización y mejora de vías de comunicación nuevas o existentes, así como obras públicas que afecten el uso, derecho a la movilidad de las personas o el transporte de bienes y mercancías, garantizando que sean seguras, sustentables, accesibles y de calidad;

Ciclista. Toda persona cuyo tránsito o desplazamiento en el territorio se realice en bicicleta o a través de otros vehículos impulsados por tracción humana;

Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías de comunicación como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo;

Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuentan las vías de comunicación, los cuales poseen la finalidad de garantizar el bienestar de la población, además de permitir un adecuado funcionamiento y modelos urbanos sostenibles;

Licencia de conducir: documento con validez nacional y oficial expedido por las autoridades competentes que certifica los conocimientos, competencias, aptitudes y capacidad física para la conducción segura por parte de una persona residente de los Estados Unidos Mexicanos para la conducción de un vehículo motorizado de alta velocidad;

Movilidad Activa: Capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio a pie, en bicicleta o a través de otros vehículos impulsados por tracción humana.

Peatón: Toda persona cuyo tránsito o desplazamiento en el territorio lo realice a pie, incluyendo a personas de movilidad limitada y que realice su desplazamiento con su propia tracción;

Persona conductora: Toda persona que solicite o posea una licencia de manejo o equivalente, o bien manipule en el momento cualquier vehículo automotor;

Persona usuaria: Toda persona que ejerza su derecho humano a la movilidad a través del territorio nacional, mediante el uso de su propio cuerpo o de algún sistema de transporte y sus servicios derivados;

Seguridad vial: Criterios y Condiciones cuyo objetivo es evitar los siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el territorio nacional;

Siniestro de tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo automotor y tiene como efectos la muerte, lesiones físicas, adquisición de alguna discapacidad temporal y/o permanente, afectaciones psicológicas o daños materiales, y que cuyos efectos adversos son prevenibles;

Consejo Nacional de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción tienen por objeto el libre tránsito y desplazamiento de personas, bienes y mercancías de una manera segura, eficaz, eficiente, integral y sustentable, a través del territorio nacional;

Transporte público de pasajeros: Es la modalidad de transporte brindada por el estado en cualquiera de sus tres órdenes de gobierno, de manera directa, descentralizada o paraestatal;

Transporte concesionado de pasajeros: Es la concesión brindada a un tercero para el otorgamiento de la prestación del servicio, mismo que podrá ser otorgado a una persona moral o persona física, que cumpla con los requisitos establecidos por las disposiciones de la ley. Esta modalidad reconoce a los servicios terrestres de transporte de pasajeros, como son: trenes de pasajeros con presencia nacional, regional o estatal; autobuses foráneos, autobuses urbanos, autobuses interurbanos, servicios de microbuses o camionetas urbanas e interurbanas, taxis, mototaxis, bicitaxis, y scooters. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, cada una en el ámbito de sus competencias, establecerán los criterios, figura, naturaleza y requisitos técnicos o legales para el otorgamiento y revocación de las concesiones.

Transporte privado de pasajeros: Es la modalidad que comprende los servicios de transporte de pasajeros por aplicación digital, así como los servicios de transporte de trabajadores de los sectores público y privado.

Vehículo automotor: Cualquier tipo de vehículo, cuya tracción sea producida por un motor de combustión interna o sistema eléctrico;

Vía de comunicación: Carretera de cualquier tipo, con o sin accesos controlados, o calle de cualquier tipo, cuya función es facilitar el desplazamiento de todas las personas usuarias;

Artículo 6. Para el establecimiento de las políticas públicas en la materia de la presente Ley, se otorgará prioridad en la utilización de las vías de comunicación de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

1. Peatones, en especial personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, personas menores de 18 años y cualquiera otra que tenga una movilidad limitada;
2. Personas ciclistas y de cualquier otro medio de transporte de tracción humana, así como vehículos motorizados individuales de baja velocidad;
3. Personas usuarias del servicio de transporte público, concesionado y privado de pasajeros;
4. Personas Prestadoras del servicio de transporte público, concesionado y privado de pasajeros;
5. Personas prestadoras de servicio de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías; y
6. Personas usuarias y pasajeras de vehículos motorizados particulares y personas usuarias motociclistas.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno deberán contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de programas y políticas públicas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

Título

Segundo

Derechos y Obligaciones de las Personas Usuarias de las Vías de Comunicación

Artículo 7. Los peatones tienen derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente de las vías de comunicación, en condiciones de seguridad adecuadas para la salud física, emocional y mental, sin importar su credo, género, raza, etnia, condición física, sexualidad o apariencia, pudiendo ser personas con discapacidad, personas menores de 18 años, personas adultas mayores, mujeres y hombres, y con las siguientes condiciones en las vías de comunicación: banquetas seguras, amplias, regulares, suficientes, iluminadas y arboladas; libres de obstáculos; cruceros seguros y accesibles que sigan la línea de deseo de las personas; atención médica pronta y eficaz en caso de siniestros de tránsito y señalamientos eficaces y visibles.

Las personas con discapacidad, adultas mayores, mujeres embarazadas y/o con movilidad limitada tienen derecho a una atención prioritaria en la materia. Por lo que las autoridades competentes, deberán garantizar la accesibilidad universal en los espacios públicos, infraestructura, vías de comunicación y modalidades de transporte de pasajeros, atendiendo a las necesidades específicas para cada grupo.

Todas las personas, especialmente las mujeres, tienen derecho a acceder a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, que incluyan acciones para erradicar la violencia basada en género y acoso sexual en cualquiera de sus modalidades, sea física, psicológica o verbal, o cualquier otra que ponga en peligro su integridad.

Artículo 8. Las personas ciclistas tienen derecho a contar con carriles de tránsito exclusivos o señalamientos marcados y específicos que ubiquen a la bicicleta en el uso de las vías de comunicación en todas sus modalidades.

Las personas ciclistas tienen la obligación de resguardar la seguridad de los peatones, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada reduciendo la velocidad y marcando entre ellas una distancia suficiente para resguardar la integridad física.

Artículo 9. Las personas usuarias del servicio de transporte público, concesionado y privado de pasajeros tienen derecho a un sistema seguro, eficiente y debidamente equipado para responder a las exigencias de la población, en especial a las de los grupos de atención prioritaria. Por lo que los paraderos, estaciones y centros de transferencia, tendrán que implementar las medidas conducentes para garantizar su seguridad, accesibilidad y libertad de tránsito asegurando su amplitud, suficiencia y señalización correcta y visible.

Artículo 10. Las personas prestadoras del servicio de transporte público, concesionado y privado de pasajeros están obligadas a ofrecer un servicio de calidad, mismo que estará apegado a requerimientos técnicos de seguridad para su operación y a condiciones de igualdad en la prestación del servicio, mismo que deberá resguardar la vida e integridad física de toda persona.

Artículo 11. Las personas prestadoras del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías están obligados a resguardar la vida e integridad física de toda persona usuaria de las vías de comunicación ofreciendo un servicio en estricto apego a la normatividad aplicable.

Artículo 12. Las personas usuarias de vehículos motorizados particulares y usuarias motociclistas están obligadas a resguardar la vida e integridad física de toda persona usuaria de las vías de comunicación, en

especial peatones, personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, personas menores de 18 años, cualquiera otra que tenga una movilidad limitada y ciclistas.

Las personas usuarias de vehículos motorizados particulares y usuarias motociclistas deberán contar con licencia de conducir vigente, así como con seguro de daños a terceros y poseer la documentación que acredite que el vehículo automotor está en regla con las verificaciones técnicas establecidas por la ley.

Título

Tercero

Competencias en Materia de Movilidad

Artículo 13. La Federación, en el ámbito de sus competencias, así como las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, implementarán los principios, criterios, infraestructura, planes, normas, políticas, acciones y servicios, que promuevan el desplazamiento de las personas a través de las modalidades de transporte de pasajeros y la transferencia de bienes y mercancías, de una manera segura, eficaz, eficiente, con cobertura, densidad, con interconexión, accesible, incluyente, equitativa y de calidad.

Artículo 14. La Federación, en el ámbito de sus competencias, y en coordinación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, establecerá el Consejo Nacional de Movilidad. Mismo que tendrá por objeto la implementación de principios, criterios, infraestructuras, planes, normas, políticas, acciones y servicios, que promuevan el desplazamiento de las personas a través de las modalidades de transporte de pasajeros y la transferencia de bienes y mercancías, de una manera segura, eficaz, eficiente, con cobertura, densidad, con interconexión, accesible, incluyente, equitativa y de calidad.

Dicho Consejo deberá reunirse al menos tres veces al año, y de manera extraordinaria cuando se estime pertinente.

Artículo 15. El Consejo Nacional de Movilidad estará conformado por las siguientes instancias:

I. La Secretaría de Gobernación, quien lo presidirá;

II. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

III. La Secretaría de Economía;

IV. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que ocupará la Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Movilidad;

V. La Secretaría de Salud;

VI. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;

VII. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;

VIII. La Fiscalía General de la República;

IX. Los Órganos Locales de Movilidad de las Entidades Federativas;

X. La Comisión Nacional de Derechos Humanos;

XI. Un representante de cada una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocidas;

XII. Tres representantes de instituciones académicas; y

XIII. Tres representantes de Asociaciones Civiles con conocimiento de causa y trayectoria en la materia.

Artículo 16. Para los efectos de la planeación y creación del Consejo Nacional de Movilidad, la Secretaría de Gobernación creará los mecanismos de reglamentación y coordinación interinstitucional que resulten necesarios para su implementación.

Artículo 17. El Consejo Nacional de Movilidad establecerá en conjunto con las dependencias federales integrantes del mismo, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, el Programa Nacional de Movilidad, el cual será de carácter sectorial y cuya formulación y aprobación será de acuerdo con lo establecido en la Ley de Planeación.

Artículo 18. El Programa Nacional de Movilidad, es el instrumento rector para la creación, promoción y ejecución de la política en materia de movilidad en los Estados Unidos Mexicanos. Se sujetará a lo dispuesto en la Ley General de Planeación y la Ley General de Desarrollo Territorial y Asentamientos Humanos, el Código Penal Federal, el Código Civil Federal, la Ley General de Transporte de Bienes y Mercancías, La Ley General de Sustentabilidad, el Plan Nacional de Desarrollo y demás normatividad aplicable.

Deberá de atender, en modo enunciativo, mas no limitativo:

I. La creación y promoción de políticas, programas, protocolos y acciones para la prevención de los siniestros de tránsito, a través del fortalecimiento de la educación, cultura y seguridad vial;

II. La creación y promoción de políticas, programas y acciones que fomenten la eficacia, eficiencia, equidad, igualdad sustantiva, prevención y erradicación de la violencia de género, inclusión, accesibilidad y modernización tecnológica de las vías de comunicación, infraestructura urbana, el transporte de bienes y mercancías, las modalidades del transporte de pasajeros y los espacios públicos relacionados;

III. El fortalecimiento de la capacidad de gestión por parte de las autoridades competentes, de la movilidad, seguridad, educación y cultura vial, así como del combate a la violencia, agresión, hostigamiento y acoso de las mujeres usuarias de las vías de comunicación y de las modalidades del transporte de pasajeros;

IV. El establecimiento de criterios sobre el uso de vehículos automotores, con el objeto de incrementar los estándares de seguridad, confiabilidad, no contaminación ambiental, la reducción de siniestros de tránsito y de delitos derivados;

V. La modernización y mejora de los protocolos y servicios de atención médica pre-hospitalaria y mecanismos de atención a víctimas por siniestros de tránsito;

VI. El establecimiento de mecanismos interinstitucionales con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones de la Ciudad de México, para el desarrollo del Consejo Nacional de Movilidad, en conformidad con la normatividad aplicable; y

VII. La creación de los criterios de evaluaciones integrales y de expedición de licencias de conducir.

Artículo 19. Corresponde a la Federación, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:

- I. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- II. Promover la firma de tratados internacionales de carácter bilateral y multilateral en materia de movilidad, y asesorar a las autoridades de las Entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en la implementación de los mismos;
- III. Promover en la población el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de movilidad, seguridad vial y uso responsable de las vías de comunicación, a través de diversas acciones de educación, cultura y seguridad vial;
- IV. Proponer que las políticas y acciones relacionadas con la movilidad que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal ejecuten en coordinación con los gobiernos de las Entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con los sectores social y privado, cumplan con el objetivo establecido en la presente Ley y en el Plan Nacional de Desarrollo;
- V. Instrumentar planes, políticas y programas en materia de movilidad y seguridad vial en coordinación con las autoridades competentes;
- VI. Promover la adhesión de acuerdos con organismos internacionales dedicados al desarrollo de regulaciones sobre seguridad, innovación y modernización para vehículos automotores.
- VII. Establecer y supervisar todos los instrumentos y acciones encaminados a la efectividad, eficiencia y mejoramiento del Consejo Nacional de Movilidad;
- VIII. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;
- IX. Celebrar en su calidad de presidencia y secretariado ejecutivo del Consejo Nacional de Movilidad, convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- X. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, que contengan los criterios, principios y especificaciones necesarias para dar cumplimiento al objeto de la presente Ley. Específicamente las relativas a las condiciones de seguridad que deben tener los vehículos automotores nuevos, así como las de las condiciones físico mecánicas para permitir el tránsito de los vehículos automotores usados. Las Normas Oficiales Mexicanas incluirán incentivos para la adopción temprana de sistemas y dispositivos de seguridad más avanzados que los que se incluyan como obligatorios; y
- XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 20. Corresponde a las Entidades federativas, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:

- I. Coordinarse con la Federación, el resto de las Entidades federativas, así como los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, a través del Consejo Nacional de Movilidad, para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de movilidad, y las disposiciones derivadas de la presente ley;
- II. Elaborar, instrumentar y articular sus políticas públicas en materia de movilidad, en concordancia con la política nacional para disminuir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

- III. Promover en coordinación con las autoridades municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;
- IV. Establecer los criterios y procedimientos, así como coadyuvar con las autoridades municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en la elaboración e implementación de programas estatales de movilidad, con un enfoque de prevención;
- V. Establecer en la legislación local las disposiciones necesarias para la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, modalidades de transporte de pasajeros y vehículos particulares, para garantizar el derecho humano a la movilidad, así como lo dispuesto por esta ley;
- VI. Coordinarse con la Federación, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;
- VII. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;
- VIII. Garantizar que las vías de comunicación de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen, atendiendo a lo establecido por el artículo 4 de la presente ley.
- IX. Promover el fortalecimiento institucional en materia de planeación, regulación y administración de sistemas seguros de transporte de pasajeros público, urbano, metropolitano e interurbano;
- X. Compartir en los términos las disposiciones legales aplicables, datos de licencias de conducir y los registros de placas de vehículos automotores públicos, privados y particulares;
- XI. Establecer los criterios para la expedición de los lineamientos acerca de las licitaciones, concesiones y permisos de las modalidades del transporte público urbano y de jurisdicción metropolitana, y en su caso celebrar y otorgar las mismas a los terceros interesados, en apego los criterios generales establecidos por la presente ley y demás disposiciones legales aplicables;
- XII. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de movilidad, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;
- XIII. Crear políticas y acciones para la educación y cultura vial, con objeto de prevenir y erradicar la discriminación, fomentar la preferencia y protección a personas con discapacidad, con movilidad limitada, procuración de la igualdad sustantiva, erradicación de la violencia de género, acoso y agresión a las mujeres en las modalidades del transporte de pasajeros y en el uso de la vía;
- XIII. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley; y
- XIV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

En el caso de las conurbaciones o zonas metropolitanas, las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el fenómeno urbano de referencia en materia de movilidad, con apego a lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 21. Corresponde a los municipios y a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:

- I. Instrumentar y articular en concordancia con la política nacional y estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a disminuir las muertes, lesiones y discapacidades por siniestros de tránsito;
- II. Promover en coordinación con las Entidades Federativas y con otros municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;
- III. Coordinarse con la Entidad Federativa y el Consejo Nacional de Movilidad, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;
- IV. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;
- V. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de movilidad segura, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;
- VI. Coordinarse con otros municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de movilidad segura, y los demás que de estos deriven;
- VII. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad segura, de los centros de población ubicados en su territorio;
- VIII. Diseñar y ejecutar las vías de comunicación de su jurisdicción con inclusión y accesibilidad de todas las personas usuarias, sobre todo de aquellas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria;
- IX. Realizar las auditorías de movilidad correspondientes en zonas con mayor índice de siniestros de tránsito para hacer las adecuaciones de infraestructura necesarias; y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Título
Infraestructura

Cuarto

Artículo 22. La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México diseñarán y ejecutarán las obras de infraestructura de su respectiva jurisdicción bajo los derechos y principios establecidos en la presente Ley, priorizando obras que atiendan a la jerarquía que establece el artículo 6o. de este ordenamiento y las zonas con mayor incidencia de siniestros de tránsito.

Artículo 23. Todos los proyectos de infraestructura vial deberán implementar la generación de espacios de calidad, en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad y principios que se establecen en este ordenamiento, se otorgará atención especial a las personas que pertenezcan a los grupos prioritarios.

Artículo 24. La Federación, las Entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán considerar los siguientes criterios en el diseño de la infraestructura vial para garantizar una movilidad segura y eficiente:

I. Planeación bajo el enfoque de calles completas: La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta la multiplicidad de los usuarios de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía señalada en esta Ley;

II. Accesibilidad universal: La infraestructura vial debe estar prevista para todas las personas sin distinción, por lo que todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todos, sin discriminación alguna.

III. Intersecciones seguras: Las intersecciones entre vías deben estar diseñadas para garantizar la seguridad e integridad física de los usuarios, especialmente los peatones, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada.

IV. Pacificación del tránsito: Los diseños en infraestructura vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares automotores. Los diseños, sentidos y operación vial deben responder a este criterio general; y

V. Bajas velocidades: Los diseños geométricos, señales y elementos de la vía pública deberán asegurar que los vehículos automotores circulen a la velocidad que permita el diseño.

Artículo 25. Todos los proyectos de infraestructura vial y la que esté en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo a la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de movilidad segura.

Título Vehículos Automotores más Seguros

Quinto

Artículo 26. Los vehículos que se comercialicen por primera vez dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, ya sean fabricados en el país o importados, deben cumplir con la normativa técnica de seguridad que para tal efecto sea emitida por la autoridad competente y que cumpla con los principios de esta Ley.

Las normas técnicas incluirán las especificaciones de seguridad que deben cumplir los vehículos, los protocolos de prueba para demostrar su cumplimiento, el proceso para dictaminar el cumplimiento de la normativa, las causas que pudieran dar origen a la revocación del dictamen de cumplimiento y la información al consumidor sobre el cumplimiento.

Artículo 27. La evaluación del cumplimiento de las regulaciones de seguridad de los vehículos que se comercializarán por primera vez en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos se realizará por la autoridad competente o por unidades de verificación acreditadas y aprobadas para tal fin. El fabricante o importador, persona física o moral, presentará la documentación y respaldo de pruebas realizadas por laboratorios acreditados o atestiguadas por personal de la autoridad competente o por personas acreditadas para tal fin ante la autoridad competente o la unidad de verificación para determinar el cumplimiento de la regulación de seguridad de que se trate.

Título Siniestros de Tránsito

Sexto

Artículo 28. Es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno implementar un sistema de atención médica pre-hospitalaria para atender de forma inmediata los siniestros de tránsito.

Artículo 29. Las autoridades competentes homologarán las características de las unidades de atención médica pre-hospitalaria, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante un siniestro de tránsito, de acuerdo con la norma oficial mexicana aplicable.

Artículo 30. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno tienen que coordinarse a efecto de homologar las sanciones aplicables al personal responsable de la atención médica pre-hospitalaria, que de manera injustificada tarde más del tiempo previsto para arribar al sitio del siniestro después de haber recibido el aviso.

Título Infracciones y Sanciones

Séptimo

Artículo 31. Compete a la autoridad administrativa la aplicación de sanciones por las infracciones de los reglamentos gubernativos y de policía, las que únicamente consistirán en multa, arresto o en trabajo a favor de la comunidad.

Artículo 32. La vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones prevista en la presente Ley, recae en las dependencias y entidades de la administración pública encargadas de la movilidad de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su respectiva competencia.

Asimismo, son responsables, a través de las unidades administrativas o áreas con facultad para realizar las funciones de inspección, verificación y control de tránsito y vialidad, de imponer las sanciones administrativas conforme a la normatividad federal o local vigente, según corresponda.

Artículos Transitorios

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

Segundo. Todos aquellos ordenamientos de jerarquía inferior a la presente Ley que se contrapongan a ésta, tendrán que ser adecuados en concordancia con esta misma en un plazo no mayor a 2 años a partir de su entrada en vigor.

Tercero. El Consejo Nacional a que se refiere esta Ley, deberá instalarse dentro de los 3 años posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

Cuarto. La Federación deberá, en un plazo no mayor a 365 días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente decreto, adecuar las Normas Oficiales Mexicanas necesarias para garantizar el cumplimiento de esta Ley.

Ciudad de México, Cámara de Diputados, a los 5 días del mes de septiembre de 2019.

Diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce (rúbrica)