

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS DEPENDENCIAS A GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL, FORTALECER LA INFRAESTRUCTURA Y ORIENTAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD, CALIDAD, INCLUSIÓN, IGUALDAD Y EFICIENCIA EN LA MOVILIDAD VOLUNTARIA DE LOS CIUDADANOS, A CARGO DE LA DIPUTADA OLGA PATRICIA SOSA RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PES

Quien suscribe, diputada Olga Patricia Sosa Ruiz, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social en la LXIV Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes

Consideraciones

Primera. El derecho a la movilidad no se encuentra en los derechos plasmados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.¹ Se han ingresado algunas iniciativas en el Senado de la República² votadas a favor el 11 de diciembre de 2019 y que se encuentran como minuta en la Cámara de Diputados. De las iniciativas que constituyen el dictamen³ de la Comisión de Puntos Constitucionales, cuatro de ellas, impactan el artículo 73⁴ y dos el artículo 4o. de la Constitución.

La materia de concurrencia está señalada en las propuestas consideradas en el dictamen del artículo 73 XXX-A en la que señala que el Congreso federal tenga la facultad:

“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” 5

Otra propuesta más señala la facultad del Congreso para establecer la concurrencia en materia de movilidad:

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. 6

Otra propuesta lo incluye en la fracción XXIX-E para quedar de la siguiente manera:

“XXIX-E. 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,”⁷**

Finalmente otra propuesta, modifica la fracción XVII para quedar de la siguiente manera:

“XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y **lo relativo a la seguridad vial,”¹**

El dictamen presentado por la comisión y votado por el pleno de la Cámara de Senadores quedó de la siguiente manera: **XXIX-C, “así como en materia de movilidad y seguridad vial”**.

La concurrencia en materia de movilidad aún no está plasmada en nuestra Constitución como lo son el medio ambiente, la salud y el deporte. Por otra parte, el reconocimiento de la facultad del Congreso y de la

conurrencia se debe acompañar por la garantía constitucional desde la cual se pueda desprender una ley secundaria en materia de movilidad para hacer efectos el derecho a los espacios públicos.

Segunda. En cuanto al derecho constitucional a la movilidad, de la minuta del Senado hay dos modificaciones al artículo 4 constitucional. Las propuestas son las siguientes:

“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.” 9

“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.” 10

Ambas complementan la reforma del artículo 73, señalado en la primera consideración. El dictamen aprobado, establece que **“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”11**

El paso siguiente reside en el dictamen de la minuta por la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados.

Las legislaciones locales de Ciudad de México, Guanajuato, Colima, Aguascalientes, Quintana Roo, reconocen la movilidad como un derecho de sus ciudadanas y ciudadanos. Incluso se menciona el término movilidad sustentable, que hace referencia a aquel desplazamiento con el menor impacto negativo en lo social, ambiental, salud, económico y energía.

Tercera. El diputado Javier Hidalgo, del Grupo Parlamentario de Morena, en septiembre de 2019¹² presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que se ha discutido en un parlamento abierto¹³ con la presencia del titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu). El derecho a la movilidad no debe entenderse en un sentido unívoco como el derecho a trasladarse, abarca condiciones y entornos seguros, es un derecho que permite ejercer otros más, como son la salud, la educación, alimentación, vivienda, como ha aseverado en la Cartilla de Movilidad y Vivienda la Comisión Nacional de los Derechos Humanos¹⁴ en la que también, especifica los dos tipos de movilidad, forzada y voluntaria y para que la se basa en distintos instrumentos internacionales como es la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Convención Americana sobre Derechos Humanos, la Convención para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, la Convención contra la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad y la Convención sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores.

Especial atención son la movilidad y la seguridad vial que engloba el tránsito vehicular como la accesibilidad para todas las personas para desplazarse de un lugar a otro. Un problema de las urbes con mayor densidad

demográfica reside en evitar accidentes y muertes vehiculares, así como la conexión entre el transporte público con el trabajo, escuela y vivienda, a un costo bajo.¹⁵ El artículo 11 de la CPEUM establece que se puede entrar al país y viajar libremente en el territorio.

Cuarta. En México al año 2019 reportado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi)¹⁶ se contabilizaron la dramática cifra de 362 mil accidentes terrestres, una cifra menor al pico de 2007 que registró 476 mil, pero superior a las cifras reportadas hace 20 años, en 1999 se registraron 285 mil accidentes. En 2019 se reportaron 91 mil heridos y más de 4 mil muertos, hace 20 años, se registraron 103 mil heridos y 5 mil muertos, es decir, los fallecimientos por accidentes de tránsito terrestre han disminuido, los accidentes, han aumentado. También es una de las 10 causas de muerte, y sobre todo ocurre los fines de semana, la principal causa de muerte es responsabilidad de la persona que conduce el automóvil.

Adicionalmente, hay quienes sostienen 16 mil muertes anuales ocasionadas por la seguridad vial y otros estiman un total de 35 mil decesos. La organización Ni una Muerte Vial, documentó los peatones y ciclistas muertos a lo largo de 2019¹⁷ por zonas metropolitanas como por entidades; se expone a continuación:⁷

Todas las 32 zonas metropolitanas del país tienen al menos 18 fallecimientos de peatones y ciclistas en el año 2019. Para el año 2020, el acumulado es de 362 peatones y 99 ciclistas. Por los registros de las entidades, Colima, Baja California Sur, Campeche, Zacatecas y Nayarit son quienes tienen el menor número de decesos, mientras que Guanajuato, estado de México, Veracruz, Ciudad de México y Tamaulipas el mayor número.

Lo anterior es significativo dado que, la seguridad vial y libertad para la movilidad están siendo vulnerados, al grado de tener casi 900 muertes de peatones de los cinco estados con el mayor número de siniestros.

En el año 2020 con cifras de la Secretaría de Salud, al mes de agosto, los accidentes a peatones no han cesado, hay 389 casos, en Ciudad de México, Chihuahua, Chiapas, Guanajuato y Tamaulipas, en los cinco primeros lugares.¹⁸ Así, tenemos un elevado número de accidentes terrestres, un elevado número de accidentes por transporte y de peatones lesionados por un accidente vial. Las estadísticas dan constancia de la ausencia de la cultura vial, así como de un marco normativo que permita deslindar responsabilidades.

Quinta. Hace 20 años había un parque vehicular de 14 millones, en 2019, se registraron más de 50 millones en todo México.¹⁹ Estudios del Instituto Belisario Domínguez del Senado de la República ubican a la Ciudad de México como la ciudad con mayor congestión para desplazarse en el mundo.²⁰ Aumentan los tiempos estimados de traslado a causa del tráfico. Adicional a ello, uno de los puntos de interés ante la pandemia del virus SARS-CoV2, Covid-19, es la alternativa del transporte y la movilidad que garantice la salud, que tenga un beneficio económico y permita el ahorro de energía. Estas características las cumple la bicicleta.

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México al respecto define a la bicicleta como el vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales y al ciclista como el conductor de dicho vehículo. Se ha señalado la preferencia vial de las bicicletas sobre los vehículos dada la cantidad de accidentes registrados. Insisto, el derecho a la movilidad es un derecho que está en permanente configuración.

El uso de la bicicleta, en todo un contexto de vida, desde sus puntos del deporte y la salud, ha sido vehículo muy útil como medio de transporte, ágil, ligero, saludable con el medio ambiente.

Impulsar su uso, es sinónimo de fortalecer la cultura deportiva entre la población que por diversas circunstancias experimenta un sedentarismo²¹ cada vez más común en edades, sobre todo productivas de las y los mexicanos.

Sin duda, las experiencias internacionales son reveladoras. Gran parte de donde se usan las bicicletas de manera cotidiana y como forma de transporte consuetudinaria, es en países desarrollados en todos los continentes.

“El Worldwide Cycling Index (Índice Ciclista Mundial) estima desde 2014 la progresión general del tráfico de bicicletas por país y ciudad de forma anual. Para ello sus responsables utilizan datos de más de 3 mil contadores automáticos instalados en bicicletas en 39 países. Según su edición más reciente de 2019, el uso de la bicicleta a nivel mundial ha aumentado 6 por ciento, en comparación con los datos de 2017 y 2018.

“Los países que han tenido una mayor progresión son Polonia, Chile, República Checa, Luxemburgo y Suecia, con más de 10 por ciento. A continuación, los países con una “buena” progresión (entre 5 y 10 por ciento) son Noruega, Finlandia, Alemania, Austria, Suiza, Australia y Francia. Finalmente, Nueva Zelanda, Irlanda, Gran Bretaña, Canadá, España y Estados Unidos de América (EUA) muestran un avance “moderado” (entre 0 y 5 por ciento).

“En cuanto al top 10 de las ciudades con una mayor progresión ciclista del mundo en 2019, destaca Basilea (Suiza), Berlín (Alemania), Gdansk (Polonia), Goteburgo (Suecia), Lille (Francia), Lyon (Francia), Oslo (Noruega), Estocolmo (Suecia), Vancouver (Canadá) y Zúrich (Suiza).

“El Índice también ofrece datos curiosos sobre el uso de la bicicleta. Por ejemplo, indica que el día de la semana en el que más se utiliza para trabajar es el martes, mientras que para ocio es el domingo. O que las ciudades donde más se usa la bicicleta por la noche (entre las 22:00 y las 6:00) son Arica (Chile), con el 12 por ciento, Hamilton (Canadá) y Nueva York (EUA), con 11 por ciento. En este sentido, EUA y Canadá son los países del mundo donde más se realiza un ciclismo urbano nocturno.

“Otro estudio de referencia en el uso de la bicicleta en el mundo con datos actualizados es el Copenhagen Index. En este caso se realiza de manera bianual desde 2011, y en su edición de 2019 muestra una clasificación con las 20 ciudades más ciclistas del mundo”.²²

En México, el uso de la bicicleta como medio de transporte aún es incipiente, pese a los avances que ha tenido la Ciudad de México con su programa de Ecobici,¹ sobre todo en las ciudades, donde cada día, aumenta de forma alarmante el número de autos de motor de gasolina, conllevando esta situación hacia temas 23everos de tráfico y de condiciones de vida y de convivencia mermadas por esta compleja circunstancia.

Resolver el problema de la polución que generan los autos, y el tema cotidiano del tráfico, podrá ser reconsiderado si nos proponemos afianzar una política de salud y de control vehicular de forma horizontal y trans-institucional entre los diferentes órdenes de gobierno y los tres poderes para mejorar los niveles de vida de todos.

Podemos trabajar integralmente, con la sociedad civil²⁴ para avanzar, no sólo en la adquisición de bicicletas de calidad a precios accesibles, sino para diseñar y construir la infraestructura urbana (como la construcción de ciclo vías) necesaria y fortalecer la cultura cívica aunada a rediseñar a la vez, el corpus jurídico para regular el tránsito y la seguridad de los *ciclonáutas* replanteándonos, por tanto, una movilidad sostenible conforme a lo que establece la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* que entre sus 17 objetivos establece en el tercero: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades; en el onceavo: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; en el doceavo: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles; y en el treceavo: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Sexta. El uso de la bicicleta ha ido en años recientes en aumento, debido al Covid-19 puede aumentar dado que es un vehículo accesible, eficiente, sostenible y amigable con el medio ambiente, garantiza la igualdad y procura la inclusión, además de que es una alternativa de traslado ante la nueva normalidad en el país. Al menos en la Ciudad de México hay 20 mil usuarios diarios.

Dado que la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda el uso de la bicicleta, como un medio sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud,²⁵ hay ciudades y metrópolis que lo procuran.

Y es que, hay temor al usar el transporte público para distancias cortas, y esto ha motivado a las personas a fomentar el uso de la bicicleta. Muchos que la tenían abandonada la han llevado a reparar o han pensado en esa alternativa de transporte individual.

Por lo anteriormente expuesto, es que someto a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión con pleno respeto a la soberanía de las entidades federativas, exhorta respetuosamente a las personas titulares del Poder Ejecutivo y a las Secretarías de Desarrollo Urbano y Territorial, Secretarías de Salud y Seguridad Pública de las 32 entidades federativas para que garanticen la seguridad vial, fortalezcan la infraestructura y orienten las condiciones de accesibilidad, calidad, inclusión, igualdad y eficiencia en la movilidad voluntaria de todas y todos los ciudadanos.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión con pleno respeto a la soberanía de las entidades federativas, exhorta respetuosamente a las personas titulares del Poder Ejecutivo de las 32 entidades federativas para que valoren desarrollar programas de conducción vehicular responsable, así como de medidas que reduzcan el número de accidentes vehiculares y contra ciclistas y peatones.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión con pleno respeto a la división de Poderes y a la soberanía de las entidades federativas, exhorta respetuosamente a las personas titulares de los gobiernos estatales y municipales de las 32 entidades federativas para que fomenten el uso de la bicicleta como transporte vehicular alternativo ante el riesgo de contagio por SARS-CoV-2 (Covid-19) y como medio de transporte sostenible que fomenta el deporte, cuida la salud y el ahorro de energía.

Notas

1 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/64/2019/sep/20190905-IV.html#Iniciativa11>

2 https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/97014

3 https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/2/2019-12-05-1/assets/documentos/Dict_Puntos_Movilidad_y_SegVial.pdf

4 https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/86198,

https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/95737,

https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/97014,

https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/99085

5 https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/97014

6 https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/86198

7 https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/99085

8 https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/95737

9 https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/86198

10 https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/97014

11 https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/2/2019-12-05-1/assets/documentos/Dict_Puntos_Movilidad_y_SegVial.pdf

12 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/64/2019/sep/20190905-IV.html#Iniciativa11>

13 <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/Comunicacion/Boletines/2020/Marzo/24/3534-Analizan-en-parlamento-abierto-virtual-reformas-constitucionales-en-materia-de-movilidad>

14 <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>

15 <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/articulo/max-zurita/metropoli/2016/10/19/la-movilidad-como-un-derecho>

16 <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>

17 <http://niunamuertevial.mx/>

https://twitter.com/niunamuertevial/status/1217148409263_554560/photo/1

https://twitter.com/niunamuertevial/status/1217146441682_034688/photo/1

18 <https://www.milenio.com/policia/tamaulipas-quinto-personas-atropelladas-accidentes-viales>

19 <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

20

http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3971/CA_23.pdf?sequence=1&isAllowed=y

21 A pesar de que la bicicleta es reconocida como uno de los modos más efectivos para combatir el sedentarismo, y de que su uso tiene beneficios para el medio ambiente, en la Ciudad de México prácticamente no se utiliza como medio de transporte. Según la Secretaría de Medio Ambiente capitalina, sólo 5 por ciento de la población ocupa la bicicleta para llegar a la escuela o al trabajo, nada comparado con los 5.5 millones de vehículos que en promedio circulan diariamente por la ciudad: <https://www.milenio.com/estados/estos-datos-haran-que-quieras-usar-mas-tu-bici-en-la-cdmx>

22 Agorastyl-ONU, 2020

23 Ecobici es el sistema de bicicletas públicas de la Ciudad de México que ha integrado a la bicicleta como parte esencial de la movilidad, es un modo de transporte dirigido a los habitantes de la capital, de sus alrededores y a los turistas. Permite a los usuarios registrados tomar una bicicleta de cualquier cicloestación y devolverla en la más cercana a su destino en trayectos ilimitados de 45 minutos. Quienes quieran acceder al Sistema Ecobici, podrán pagar una suscripción por un año, una semana, tres días o un día.

24 Un ejemplo de esto se puede observar en: Ciclismo para Todos México busca ser la plataforma de promoción del ciclismo más importante del país. Somos promotores del uso masivo de la bicicleta como medio de transporte urbano y sustentable fomentando así la cultura del ciclismo cotidiano, seguro; donde se conozcan y respeten todas las normas de tránsito y vialidad en busca de una armonía social. Cf. ciclismoparatodos.com

25 asdeporte.com

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 15 de septiembre de 2020.

Diputada Olga Patricia Sosa Ruiz (rúbrica)