

## **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LOS CONGRESOS LOCALES FALTANTES A DISCUTIR Y APROBAR LA REFORMA DE DIVERSOS CONSTITUCIONALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y EN SEGURIDAD VIAL, A CARGO DE LA DIPUTADA OLGA PATRICIA SOSA RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PES**

Quien suscribe, diputada federal Olga Patricia Sosa Ruiz, integrante del Grupo Parlamentario de Encuentro Social de 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 la consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

### **Consideraciones**

**Primera.** El pasado 14 de octubre del presente año la comisión de Puntos Constitucionales presentó en el salón del pleno de la Cámara de Diputados la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos, 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y en seguridad vial.

El dictamen fue aprobado por una votación de 351 votos a favor y 149 ausentes y pasó a las legislaturas locales para su debate y eventual aprobación que garanticen los efectos constitucionales.

**Segunda.** El artículo cuarto, lugar de residencia de los derechos sociales, en su formulación originaria de 1917, establecía únicamente el derecho a ejercer la profesión que la persona así lo decidiera. Desde 1974 al 2020 se han incorporado bases constitucionales para ampliar y garantizar el ejercicio pleno de los derechos fundamentales.

Los derechos que se ha incorporado en las últimas dos décadas del siglo anteriores se encuentran la igualdad entre mujeres y hombres ante la Ley, los derechos a la salud de los menores. La rectoría del Estado en materia de desarrollo económico e inversión. El derecho a contar con una vivienda digna y decorosa, que permita el disfrute de la familia. El reconocimiento de nuestra Nación pluricultural. Se reconoce el derecho a un medio ambiente óptimo para el desarrollo y bienestar. A los menores, con apego a su interés superior, se les deberá garantizar alimento, salud, educación y esparcimiento para el desarrollo integral.

En el presente siglo, se reconoce a los pueblos y comunidades indígenas. Se reconoce el derecho de toda persona a la cultura, adicionalmente, la práctica del deporte y la cultura física. Adopta como facultad del Estado velar por el interés superior del menor y el derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad para todas las personas. También eleva a rango constitucional el derecho al agua para uso personal y doméstico y a un medio ambiente sano. El derecho a tener una identidad a través del acta de nacimiento.

En esta LXIV legislatura se modificó el texto en materia de igualdad, para entender por varón al hombre y establecer que mujeres y hombres son iguales ante la ley. También se elevaron a rango constitucional el acceso a un sistema de salud para el bienestar y los programas sociales de bienestar, con ello se dotará a personas adultas mayores, personas con discapacidad y sistema de becas para estudiantes de todos los niveles de educación pública.

**Tercera.** La incorporación del derecho a la movilidad para las y los mexicanos en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En su informe sobre el derecho a la movilidad en la Ciudad de México en el año 2013 de la CNDH,<sup>1</sup> define la movilidad como el “derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción”.

En el año 2016, la cartilla de vivienda, movilidad y derechos humanos, de la misma Comisión Nacional de los Derechos Humanos,<sup>2</sup> establece que desde los derechos humanos existen dos grandes acepciones para el vocablo de movilidad: forzada o voluntaria. “La primera se refiere al asilo y refugio; y en el segundo de los casos a la emigración, inmigración, tránsito y retorno”. La segunda es de nuestro interés dado que el derecho a la movilidad voluntaria se puede comprender como al “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”.

De estos casos se desprende que la movilidad permite conexión de actividades, comunicación voluntaria y el disfrute del desarrollo de la infraestructura necesaria para que las demarcaciones territoriales garanticen la movilidad de sus habitantes.

El derecho a la movilidad y al desplazamiento voluntario está estrechamente ligado al goce de otros derechos, como son el garantizar el acceso a la alimentación y procurar el abastecimiento de víveres, poder acudir al médico para recuperar la salud, asistir a la escuela o desplazarse al lugar del trabajo bajo condiciones de transporte particulares o públicos, accesibles. Todo ello, con el derecho a poder elegir un lugar donde habitar y desde el cual desplazarse. Vivienda y movilidad están unidos.

Por otra parte y para acentuar la tesis del derecho a la movilidad, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU, el objetivo número 11 es el de “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles” y en los incisos incluye el acceso al “sistema de transportes seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos” con el afán de “mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.<sup>3</sup>

Por otra parte, la movilidad está vinculada con el transporte, el IMCO ha establecido que las ciudades de México están diseñadas para los automóviles antes que para las personas, lo mismo que la mayor cantidad de las personas habitan en los perímetros de las ciudades, por lo que sus desplazamientos conllevan un aumento en el gasto para transporte, se ha asociado a las ciudades con peor movilidad a aquellas que tienen ingresos bajos, viviendas con carencia de accesos y población en situación de pobreza.

En el año 2015, 20 de las 32 ciudades más importantes en el país no registraron inversiones en el transporte público.<sup>4</sup> Solamente cuatro entidades federativas, Jalisco, Coahuila, Ciudad de México y Estado de México cuentan con leyes específicas en materia de movilidad.

**Cuarta.** La minuta aprobada por la Cámara de Diputados adiciona en el artículo 4º constitucional a letra expresa, que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”. Y en el artículo 73, enfocado desde la reforma del año 2016, que faculta al Congreso de la Unión para expedir las leyes que establezcan concurrencia entre la Federación, las Entidades y los Municipios, incluidas las Alcaldías o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para expedir la ley reglamentaria en materia de movilidad y seguridad vial.

Misma que el diputado Javier Hidalgo del Grupo Parlamentario de Morena, ha ingresado con fecha de septiembre del 2019.<sup>5</sup> Al respecto la iniciativa que expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se ha discutido en un parlamento abierto<sup>6</sup> que ha contado con la presencia del titular de la Sedatu.

En la reforma al artículo 115 V, a) se faculta a los municipios para llevar a cabo planes de urbano municipal y con esta adición, “planes en materia de movilidad y seguridad vial.” Igualmente, en materia de dos centros urbanos o metrópolis, para el desarrollo de la movilidad y seguridad vial, se deberán ceñir a los criterios de las “leyes federales” de la materia. Igualmente, el transitorio tercero establece que, para la armonización de la Ley General de

Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, se tendrá un plazo de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor.

**Quinta.** Para que entre en vigor la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial, debe ser aprobada por 17 de los 32 congresos locales. Logrado la mitad más uno, pasará al Poder Ejecutivo para la publicación en el Diario Oficial de la Federación con lo cual, la reforma a diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos tendrá carácter obligatorio.

Con fecha al 17 de noviembre, en breve repaso por los congresos locales, tenemos que el Congreso de la Ciudad de México el día 22 de octubre del presente año, se convirtió en el primer Congreso en aprobar la reforma en materia de movilidad y seguridad vial, le ha seguido de los congresos de Aguascalientes, Baja California Sur, Colima, Chiapas, Durango, Estado de México, Guerrero, Hidalgo, Michoacán, Jalisco, Puebla, Querétaro, Sinaloa, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán por lo cual la reforma está en condiciones de publicarse en el Diario Oficial de la Federación.

Los congresos locales faltantes son los siguientes: Baja California, Campeche, Coahuila, Chihuahua, Guanajuato, Jalisco, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Quintana Roo, Tabasco, Tamaulipas, San Luis Potosí, Sonora, Zacatecas.

Esto cobra relevancia toda vez que, en 2019 el Inegi<sup>7</sup> reportó la dramática cifra de 362 mil accidentes terrestres, y en materia de fallecimientos ocasionados por la seguridad vial, las fuentes establecen alrededor de 35 mil decesos. La organización Ni una muerte vial, documentó los peatones y ciclistas muertos a lo largo del 2019<sup>8</sup> por zonas metropolitanas como por entidades; se expone a continuación:

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 registran, mientras que Guanajuato, estado de México, Veracruz, Ciudad de México y Tamaulipas el mayor número.

Datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública registró de enero a septiembre 309 muertes por accidentes viales en el estado de Tamaulipas, aún con el confinamiento.<sup>9</sup> El interés mayor está en poder modificar las leyes y reglamentos para mejorar la cultura vial, así como poder establecer en los planes de desarrollo territorial, urbano y desarrollo de la movilidad con un enfoque de respeto, promoción y garantía de los derechos humanos. Es por lo anterior que se somete a la consideración de esta honorable soberanía la siguiente proposición con

### **Punto de Acuerdo**

**Primero.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión con pleno respeto a división de poderes y a las soberanías, exhorta respetuosamente a los Congresos Locales faltantes para que discutan y aprueben la reforma a diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y en seguridad vial.

**Segundo.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión con pleno respeto a división de poderes y a las soberanías, exhorta respetuosamente a los Congresos Locales para que presenten y debatan leyes específicas en materia de movilidad, con el objetivo de armonizar su marco normativo a los criterios federales e incluir las necesidades y contextos locales para garantizar el derecho a la movilidad y seguridad vial.

**Tercero.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión con pleno respeto a la división de poderes, exhorta al Gobierno de México para que publique en el Diario Oficial de la Federación la reforma a diversos

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

## Notas

- 1 [https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe\\_especial/2013\\_Informe\\_esp\\_Movilidad.pdf](https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Informe_esp_Movilidad.pdf)
- 2 <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>
- 3 <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- 4 <https://imco.org.mx/indice-movilidad-urbana-2018-barrios-mejor-conectados-ciudades-mas-equitativas/>
- 5 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/64/2019/sep/20190905-IV.html#Iniciativa11>
- 6 <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>
- 7 <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>
- 8 <http://niunamuertevial.mx/>  
<https://twitter.com/niunamuertevial/status/1217148409263554560/photo/1>  
<https://twitter.com/niunamuertevial/status/1217146441682034688/photo/1>
- 9 <https://www.milenio.com/policia/tamaulipas-mueren-309-personas-accidentes-viales>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, el 18 de noviembre de 2020.

Diputada Olga Patricia Sosa Ruiz (rúbrica)