

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 7º. DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DE LA DIPUTADA ALMA DELIA NAVARRETE RIVERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, Alma Delia Navarrete Rivera, diputada de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados e integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la fracción I numeral 1 del 6, así como 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente **iniciativa, con proyecto de decreto, por el que se adiciona la fracción VI al artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de salud, de conformidad con la siguiente.**

Exposición de Motivos

En los últimos cuatro años de gobierno de la presente administración se han dado avances importantes en favor del ascenso edificable de los derechos humanos, integrando y reconociendo aquellos derechos que habían sido ignorados por gobiernos anteriores.

Por ello, la historia que hoy se escribe en el país gira en torno al respeto de la progresividad que envuelve y caracteriza los derechos humanos. Siempre al tenor de la dignificación de la vida de las mexicanas y los mexicanos.

Tal es el caso del reconocimiento al nuevo derecho a la movilidad, que hoy descansa en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

Con la llegada de este nuevo derecho humano al máximo cuerpo normativo de nuestro país, se reveló apenas uno de los más grandes avances que próximamente serían la base para dar cumplimiento a este.

Pues para lograr que el Estado mexicano fuera garante de este importantísimo y nuevo derecho, se necesitaba más que su reconocimiento constitucional.

Es decir, esto implicaría la dictaminación y aprobación de una nueva ley diseñada específicamente para la materia, que estableciera la conducción de las bases y objetivos que dieran garantía a este derecho constitucional en los términos que es establecido.

Fue entonces que el 17 de mayo de 2022 se logró aprobar y publicar en el Diario Oficial de la Federación la primera ley encausada a garantizar el derecho a la movilidad de las mexicanas y los mexicanos.

Durante el diseño de esta ley se presentaron diversos retos que retrasaron su avance, pues en su complejidad y amplitud con otros temas se asomaba la transversalidad con la que debe ser observada la movilidad y seguridad vial.

Y en virtud de este razonamiento, se destacan dos puntos muy importantes que deben ser mencionados, el primero; señala que cada calle, cada plano, cada obra pública que se edifica en el país está diseñada bajo un esquema que prioriza el espacio de los vehículos motorizados, dejando atrás el respeto y cuidado de las y los peatones, así como de los grupos vulnerables.

Y el segundo lugar se debe de reconocer que la legislación en materia de movilidad llega tarde a México. Pues representa todo un reto para las 32 entidades federativas que suscriben al país.

La urgencia de hacer notable este gran problema, y los riesgos que representa para los mexicanos, debe ser atendida de manera multisectorial y coordinada entre las autoridades y dependencias competentes, sin exclusión alguna.

En este tenor, se exponen los siguientes datos de la Organización Mundial de la Salud, que permiten sensibilizar y visibilizar las grandes repercusiones que representa la movilidad y seguridad vial:

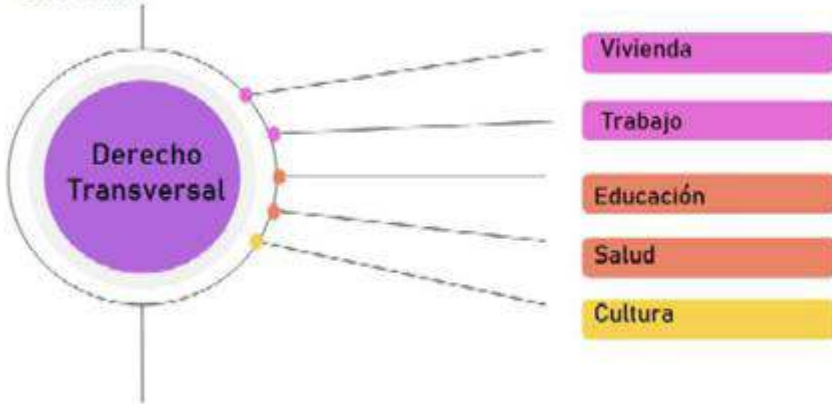
- Cada año, las colisiones causadas por el tránsito provocan la muerte de aproximadamente 1.3 millones de personas.
- Casi la mitad de las defunciones por esta causa afectan a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, a peatones, ciclistas y motociclistas.
- A pesar de que en los países de ingresos medianos y bajos circula aproximadamente 60 por ciento de los vehículos del mundo, en ellos se registra 93 por ciento de las defunciones relacionadas con estas colisiones.
- Las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países 3 por ciento del producto interno bruto. (OMS,2022.)

La evidencia es clara, los siniestros de tránsito y sus implicaciones en los sistemas de movilidad y seguridad vial poco a poco se han convertido en un problema de Salud Pública. Por ello la OMS ha recomendado en reiteradas ocasiones que los gobiernos deben estar sujetos a la adopción de medidas necesarias para abordar este fenómeno de manera conjunta. Y esto “requiere de la participación de múltiples sectores, tales como los de transporte, policía **salud** y educación” (OMS, 2022).

El aumento de víctimas por siniestros de tránsito, y sus consecuencias han pasado a convertirse en una de las primeras 10 causas de muerte en el mundo. Pese a ello el sector médico y de salud han tenido muy poca participación dentro de los espacios de toma de decisiones relacionados a las políticas de movilidad y seguridad vial. Convirtiéndose en un tema que únicamente le corresponde observar desde la prevención y atención médica, y no desde la participación en la planeación de políticas conjuntas **para una transición a mecanismos que permitan garantizar el pleno goce de nuestro derecho humano a la movilidad.**

Figura 1.

A través de la movilidad podemos tener pleno acceso a otros derechos, tales como:



Debe ser abordado de manera integral, con políticas de proximidad que faciliten su accesibilidad.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el esquema expuesto en la figura 1. Se visualiza una de las características más fuertes que distinguen el derecho a la movilidad: “la transversalidad”, pues a través de ella se permite alcanzar el cumplimiento de otros tantos derechos igual de importantes que éste. Por ello si nuestro derecho a la movilidad es vulnerado, en consecuencia, otros derechos también se verán afectados.

Aunado a ello, para el alcance de este objetivo, antes deben pensarse, planearse y diseñarse de manera conjunta la instrumentación de políticas y acciones encaminadas a la movilidad y seguridad vial, con todas las dependencias competentes en el tema.

Es decir, si deseamos ofrecerles a los mexicanos un derecho a la movilidad que integre y garantice todos los demás derechos con los que se relaciona, **antes** deben diseñarse los planes, programas y políticas acompañadas por los altos niveles de gobierno competentes para la aplicación de la movilidad y seguridad vial.

Y en este sentido, la Secretaría de Salud ha sumado esfuerzos importantes en materia de movilidad y seguridad vial desde hace ya varios años. Avanzando en investigaciones y recolección de evidencia científica que permite generar acciones que mitiguen las causas más concurrentes en los siniestros viales.

El crecimiento de este problema ha requerido la profesionalización y especialización de un área exclusiva que atienda única y especialmente este fenómeno a través del sector Salud.

Por tanto, la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Stconapra) ha contribuido a la prevención de accidentes con la participación en la implementación de políticas públicas intersectoriales para la disminución de daños por lesiones accidentales.

De modo que, en el sitio oficial del gobierno de México, se establece que Stconapra mantiene la visión de “Ser el organismo de referencia nacional e internacional donde se gestione e implemente la política pública en la prevención de accidentes, en **coordinación** con las instituciones involucradas a **nivel federal, estatal y municipal**”. (Gobierno de México, Secretaría de Salud, 2015.)

Es decir, que al interior del Secretariado Técnico y de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se reconoce en sí, la interdependencia y coordinación que implica la atención a temas que impactan en el cuidado de la vida misma, a través de la movilidad y seguridad vial.

¿Qué dice la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial con respecto a la transversalidad?

Como ya se ha mencionado anteriormente el análisis de un tema tan amplio como el de la movilidad, requiere de su estudio desde distintos enfoques que permitan permear en el diseño de políticas certeras que favorezcan la seguridad de las y los mexicanos.

Por ello, dentro del artículo 4o. se mencionan los principios de la movilidad y seguridad vial, entre los que destaca la:

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, **desarrollados por las distintas dependencias** y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad. (Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, 2022.)

De esta manera, se indica que el espíritu de la Ley reconoce en “sus principios” la importancia de sumar a las políticas de movilidad y seguridad vial un enfoque transversal que permita el trabajo conjunto con otras dependencias gubernamentales.

En consecuencia, resulta determinante expresar que toda Ley General debe ser aplicada a través de diversos mecanismos de coordinación, y en lo que concierne a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se establece el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que es el encargado de transformar los objetivos y principios de la movilidad en acciones concretas que sean aplicadas en las 32 entidades del país.

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos. (LGMSV, 2022.)

De ahí que el pasado 11 de octubre del 2022, se instaló exitosamente el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que en este primer año será presidido por el Maestro Román Meyer Falcón, titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Continuando con el análisis del artículo 7o. de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se establece que el Sistema Nacional de Movilidad estará integrado por los titulares de las siguientes Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano; Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes; y finalmente la Secretaría de Economía.

En el Apartado B del artículo 7o. de las facultades del sistema de movilidad, se resalta que se debe:

V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;

Por tanto, el sistema de movilidad deberá formular y aprobar la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen los tres órdenes de gobierno. Es decir, este esquema deberá ser reconocido y reproducido en todo el país. Y en este punto, radica la importancia de la intervención temprana de la Secretaría de Salud para que a través de su evidencia científica y experiencia permitan su intervención con políticas de prevención y cuidado.

Porque garantizar el derecho a la movilidad de las personas, es garantizar el cuidado a la vida de las mexicanas y los mexicanos.

Sin embargo, la ausencia de la participación de la Secretaría de Salud convierte al Sistema de Movilidad en el objeto de reforma de la presente iniciativa. Abriendo un espacio a la siguiente interrogante ¿Dónde queda esta transversalidad tan importante y necesaria que se menciona en los principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial?

La presente iniciativa reconoce que es fundamental tomar en cuenta los esfuerzos conjuntos que ha implementado la Secretaría de Salud para con los sistemas de movilidad del país, y en este sentido se debe resaltar que las acciones que puso en marcha la Secretaría de Salud se dieron mucho antes de que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial entrara en vigor. Sumando un importante historial de antecedentes y labores abordados desde la Secretaría de Salud.

Con la adhesión de la Secretaría de Salud al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, se podrán aumentar las posibilidades de generar políticas multidisciplinarias que coadyuven a la reducción de siniestros de tránsito.

Trabajar bajo un esquema horizontal que permita la participación del sector salud posibilitará el alcance de los objetivos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de manera más efectiva.

El director general de Promoción de la Salud informó que, en 2021, 14 mil 715 personas perdieron la vida por un accidente de tránsito, es decir, 40 fallecimientos por día. (Secretaría de Salud, 2022.)

No obstante, a pesar de las continuas campañas de prevención y cuidado, la Secretaría de Salud continúa reportando preocupantes cifras de decesos, tal como se muestra en el párrafo anterior. Y en este sentido, debe visibilizarse la necesidad de adoptar un enfoque de sistemas seguros que haga congruencia con el cuidado de la vida y la salud.

Asimismo, en el artículo 5o. de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se mencionan las medidas de protección que deben ser cubiertas en nuestros desplazamientos:

Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.

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, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por **medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros**, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito **son prevenibles;**

Por tanto, la intervención temprana de la Secretaría de Salud al Sistema de Movilidad y Seguridad Vial podrá contribuir a la compilación y difusión de efectivas medidas de prevención y cuidado, así como la “atención traumatológica; la información a la población sobre los riesgos y la manera de mitigarlos” (OMS, 2022).

Hoy México vive en una etapa de avance y apertura en materia de derechos humanos, pues los cuatro años de administración que lleva el actual gobierno han sido la muestra fehaciente del compromiso para la dignificación de la vida de las y los mexicanos en todos los sentidos.

Por ello, es preciso resaltar que la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en esencia nace del sentir de miles de víctimas y familias motivadas por la búsqueda de la justicia, ya que ninguna muerte producida por un accidente de tránsito es admisible, pues todo siniestro vial, es prevenible.

Y a causa de este preocupante problema, que arrebatara año con año millones de vidas en México y en el mundo, la Organización Mundial de la Salud en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, se creó el Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030¹. Con el principal objetivo de reducir en 50 por ciento las muertes en el mundo.

De acuerdo con la apreciación por parte de la Secretaría de Salud “el inicio de este Decenio de Acción para la Seguridad Vial es una muy buena oportunidad para que todos juntos reduzcamos los riesgos y podamos prevenir que más personas mueran o vivan con lesiones por accidentes viales, particularmente cuando manejamos un vehículo motorizado, debido a los riesgos que significa el uso de ellos, no solo para quienes los conducen sino para todos los que se mueven a su alrededor”. (Gobierno de México, Secretaría de Salud, 2021.)

Con la publicación de este documento que brinda orientación y apoyo en materia de seguridad vial, se pueden retomar las medidas que mejor se adapten al contexto mexicano para reducir las muertes y afectaciones por siniestros de tránsito.

En ese tenor, varias de estas medidas, han sido estudiadas por la Secretaría de Salud, adoptando de manera responsable un compromiso más. Que hoy en día ha destacado a través de campañas de prevención en todo el territorio mexicano.

Sin embargo, aún no se ha logrado obtener los resultados esperados en las estadísticas por siniestros de tránsito, obteniendo una desestabilización y aumento en el último año de siniestros, tal como lo muestra la siguiente imagen:

Año	N° de Colisiones	Lesionados	Fallecidos en el lugar	Danos materiales (miles de dólares)	Costo de la siniestralidad (miles de dólares)
2011	24,905	26,056	4,398	109,469	4,143,067
2012	24,216	24,736	4,548	104,784	4,172,274
2013	22,036	20,979	3,899	104,427	3,571,110
2014	18,014	17,504	3,784	89,101	3,235,040
2015	17,264	15,738	3,547	76,336	3,026,123
2016	12,567	11,175	3,376	54,338	2,533,247
2017	11,883	8,910	2,921	58,166	2,145,442
2018	12,237	8,761	2,994	61,005	2,184,958
2019	12,058	8,501	3,044	61,018	2,153,685
2020	11,449	6,706	2,722	51,808	1,647,715
2021	15,020	8,217	3,298	80,703	2,213,410

Fuente: IMT, Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2021.

Tan sólo en los dos últimos años, se puede observar el preocupante aumento en el número de colisiones, pasando de 11 mil 449 (2020) a 15 mil 20 (2021).

Estas cifras permiten visualizar el problema tan grave que representa para todos los usuarios de la vía pública, ya que continúa siendo un espacio de alto riesgo para todos los grupos y sectores de la movilidad.

Y en este sentido, y por todo lo anteriormente expuesto la presente iniciativa busca proponer que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial sea enriquecido con la integración de la Secretaría de Salud. Para poner en marcha las acciones necesarias de manera conjunta y que posteriormente estas medidas sean **replicadas** a nivel estatal y municipal.

Convirtiendo a cada espacio que integra el país, en un sitio seguro para cualquier usuario de la movilidad.

Con respecto a lo que concierne al trabajo que ha desarrollado el organismo Stconapra se muestra que la Secretaría de Salud está más que calificada para participar juntamente con los objetivos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En virtud de lo anteriormente expuesto, se deja en claro que la presente iniciativa busca poner en marcha la meta de mejorar y proteger nuestra salud mientras nos movemos. Así como reducir exponencialmente el número de decesos que diariamente se dan en nuestro país. Porque legislar para el cuidado de la integridad de las y los mexicanos, es legislar para salvar vidas.

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto Vigente	Propuesta de reforma
Artículo 7. Sistema Nacional de Seguridad Vial ... A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de: I. ... a III. ... Sin Correlativo IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley. ... B. ...	Artículo 7. Sistema Nacional de Seguridad Vial ... A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de: I. ... a III. ... IV. La Secretaría de Salud; V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley. ... B. ...

Fundamento legal

Con base en los motivos expuestos, en mi calidad de diputada federal por el distrito X del estado de México, e integrante del Grupo Parlamentarios Morena, de la LXV Legislatura, y con fundamento en lo que dispone el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los artículo 6, numeral 1, fracción I; y los artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, presento a consideración de este honorable pleno, el siguiente:

Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo Único. Se adiciona la fracción IV recorriéndose las demás fracciones en su orden, al Apartado A, al artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

I. a III. ...

IV. La Secretaría de Salud;

V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y

VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la ley.

...

B. ...

I. a XIV. ...

Transitorio

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

Nota

1. Organización Mundial de la Salud, Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030.

Referencias

1. Presidencia de la República. (02/12/2022). *70 Aniversario de la Secretaría de Salud*. México. Gobierno de México Recuperado de <https://www.gob.mx/ejn/es/articulos/70-aniversario-de-la-secretaria-de-salud-12999#:~:text=Por%20decreto%20Presidencial%2C%20el%2015,Plan%20de%20Construcci%C3%B3n%20de%20Hospitales>

2. Secretaría de Salud. (19 noviembre 2022). *559. Siniestros viales son prevenibles: Secretaría de Salud* . México. Gobierno de México, Recuperado de

<https://www.gob.mx/salud/prensa/559-siniestros-viales-sn-prevenibles-secretaria-desalud?idiom=es#:~:text=El%20director%20general%20de%20Promoci%C3%B3n%20de%20la%20Salud%20infor%C3%B3%20que,el%20principal%20factor%20de%20riesgo>

3. Gobierno de México. (26 octubre 2021). *Segundo decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030* . México. Secretaría de Salud Recuperado de <https://www.gob.mx/promosalud/es/articulos/segundo-decenio-de-accion-para-la-seguridad-vial-2021-2030?idiom=es>

4. Organización Mundial de la Salud. (20 junio 2022). *Traumatismos causados por el tránsito* . -WHO Recuperado de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

5. Cuevas, Cañengo, Silva, Mendoza, AMMA (2022). *Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2021* . México, Querétaro: Instituto Mexicano del Transporte.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a jueves 2 de marzo de 2023.

Diputada Alma Delia Navarrete Rivera (rúbrica)