

## 1.- Contexto mundial, continental y nacional, de la seguridad vial

En el año 2011, dio inicio el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, bajo el auspicio de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), cuya implementación permitió la creación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. El diagnóstico en ese entonces ya era terrible:

- En el mundo, en 2011, cada año, fallecían cerca de 1,3 millones de personas por accidentes de tránsito —más de 3000 diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil.
- Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufrían traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito.
- Las colisiones de vehículos de motor tenían una repercusión económica del 1% al 3% en el Producto Nacional Bruto respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500,000 millones.

En América, la Organización Panamericana de la Salud, publicó en 2019 el estudio “Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas”, que demuestra que México se ha quedado muy rezagado en seguridad vial.

- México es el tercer país de América con más muertes relacionadas con el tránsito: Brasil (38,651), Estados Unidos (35,092) y **México (16,039)**
- México tiene dos veces más muertes por accidentes viales que Venezuela, que es el cuarto país con más muertes del continente.
- México tiene una tasa de mortalidad por tránsito de 13.1 muertes por cada 100,000 habitantes.
- En México, el porcentaje de víctimas de accidentes viales que presentan una discapacidad permanente alcanza el 16.4%, el segundo más alto de América.

## 2.- Contexto jurídico nacional

- Si bien en México existen regulaciones nacionales sobre límites de velocidad, éstas solo aplican para las carreteras y autopistas federales.
- Cada Estado y municipio establece sus propios límites para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país.
- Respecto de la conducción libre de alcohol y sustancias psicoactivas, México tiene, de nueva cuenta, leyes nacionales que permiten pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas, pero que solo aplican para el ámbito federal, es decir, carreteras y autopistas federales y para conductores de transporte público con licencia federal.
- Cada entidad federativa o municipio determina si establece o no, pruebas de alcoholemia o drogas dentro de su territorio.
- Se estima que, en México, el 19.5% de muertes causadas por lesiones en el

- tránsito son atribuidas al consumo de alcohol.
- México no cuenta con leyes que regulen, a nivel nacional, el uso del casco obligatorio para motociclistas y ciclistas.
  - Tampoco tiene leyes nacionales que establezcan como obligatorio el uso del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohíban que niños viajen en el asiento delantero, o que prohíban el uso del celular mientras se conduce, puesto que esto recae en la competencia de cada entidad federativa y/o municipio.

### 3.- Diagnóstico constitucional

La seguridad vial es un tema urgente que debemos discutir y resolver, puesto que no hacerlo implica que más gente siga muriendo en las calles.

- Pero actualmente, la competencia para legislar en materia de seguridad vial está repartida entre las 32 entidades federativas, los 2458 municipios y las 16 alcaldías de la Ciudad de México.

¿Es la seguridad vial lo suficientemente importante y necesaria como para que sea la Federación, a través del Congreso de la Unión, la que establezca un piso mínimo común a todas las entidades federativas, municipios y alcaldías?

Nuestra posición es clara: no hacer nada frente al derramamiento de sangre que existe en México a causa de los accidentes viales nos hace cómplices, por omisión, de cada muerte derivada de la inseguridad vial que vivimos.

### 4.- Concurrencia de facultades en materia de seguridad vial.

En febrero de 2019, el Senado llevó a cabo diversos foros regionales que recogieron la opinión, y propuestas de la población, de las organizaciones de derechos humanos, de expertos en materia de seguridad vial, de servidores públicos y, muy especialmente, de personas y organizaciones dedicadas a construir condiciones de seguridad vial.

Del cúmulo de propuestas destaca la necesidad de legislar una ley general que construya el piso mínimo en la materia para todo el país. Pero hay que ser claros:

- En la Constitución no existe concurrencia de facultades en la materia.
- El Congreso de la Unión no tiene atribuciones para emitir la ley general.
- Si no se modifica la Constitución para que el Congreso pueda emitir una Ley General de Seguridad Vial, no hay forma de atacar el problema de manera coordinada y homogénea.

## 5.- Síntesis de la propuesta.

Para resolver este problema jurídico-constitucional, el 3 de julio de 2019, presenté la iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 115, fracción III inciso h); y adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En esta iniciativa se propuso lo siguiente:

- Reconocer el derecho humano a la seguridad vial (Art. 4 constitucional).
- Establecer la concurrencia de facultades entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en materia de seguridad vial (Art. 4 constitucional).
- Facultar al Congreso de la Unión para expedir la Ley General de Seguridad Vial (Art. 73, fracción XXX-A constitucional).
- Reconocer expresamente, en el artículo 115 constitucional, la obligación de los municipios para garantizar el derecho a la seguridad vial.

## 6.- Aprobación en el Senado

Después de varios meses de trabajo legislativo, en los que se conjuntó esta propuesta con otras presentadas por la senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros, el senador Primo Dothé Mata y Patricia Mercado Castro, se llegó a un consenso sobre la necesidad de aprobar una reforma que eleve a rango constitucional el derecho a la seguridad vial y el derecho a la movilidad y para establecer la concurrencia de facultades en ambas materias, permitiendo al Congreso de la Unión expedir una ley general que las regule.

El 11 de diciembre de 2019, el Pleno del Senado aprobó el dictamen de las comisiones unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda, respecto de las iniciativas con proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Este fue el primer gran paso del Congreso de la Unión hacia la consolidación de la seguridad vial y de la movilidad como derechos fundamentales, reconocidos en nuestra Constitución, exigibles por todas las personas en el país.

La minuta se remitió a la Cámara de Diputados para su trámite subsiguiente.

## 7.- Aprobación en la Cámara de Diputados

En sesión del 29 de septiembre de 2020, la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, aprobó el dictamen sobre la Minuta del Senado con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los

Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Previo a esta aprobación, el 24 de marzo de 2020, la Comisión de Puntos Constitucionales llevó a cabo un foro de parlamento abierto virtual sobre movilidad y seguridad vial, lo que reforzó las consideraciones que el Senado tomó en cuenta para aprobar esta reforma.

El dictamen fue remitido a la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados para continuar su trámite, por lo que, en los próximos días o semanas, se discutirá en el Pleno de la Cámara de Diputados y una vez que esté aprobado por el Congreso de la Unión, tendrá que remitirse a las legislaturas de las entidades federativas para su aprobación por al menos la mitad más una.

### 8.- Cuadro comparativo

| Texto vigente  | Texto propuesto  |
|--|--|
| <b>Artículo 4º. ...</b>  | <b>Artículo 4º. ...</b>  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| ...  | ...  |
| <b>No existe correlativo</b>   | <b>Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.</b>   |
| <b>Artículo 73 ....</b>  | <b>Artículo 73 ....</b>  |
| l. a XXIX-B ...  | l. a XXIX-B ...  |
| <b>XXIX-C.</b> 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, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27; | <b>XXIX-C.</b> 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, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27, <b>así como en materia de movilidad y seguridad vial;</b> |
| XXIX-D a XXXI...   | XXIX-D a XXXI ...  |

Movilidad y seguridad vial  
Iniciativa de reforma constitucional

|  |  |
|--|--|
| <b>Artículo 115 ...</b>  | <b>Artículo 115 ...</b>  |
| 1 a IV ...   | 1 a IV ...   |
| V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas , estarán facultadas para: a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal.   | V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas , estarán facultadas para: a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, <b>así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial.</b>  |
| b) a i) ...  | b) a i) ...  |
| ...  | ...  |
| VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, con apego a las leyes de la materia.  | VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, <b>incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial</b> , con apego a las leyes <b>federales</b> de la materia.                        |
| VII a X ...  | VII a X ...  |
| <b>Artículo 122 ...</b>  | <b>Artículo 122 ...</b>  |
| A a B ...  | A a B ...  |
| C. ...   | C. ...   |
| Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección , tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública | Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; <b>movilidad y seguridad vial</b> ; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección , tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública |
| ...  | ...  |
| a) a e) ...  | a) a e) ...  |
| D ...  | D ...  |

La Comisión de Puntos Constitucionales hizo una adecuación en el artículo 4º, pues en lugar de adicionar un párrafo 14, se adiciona un párrafo 17, toda vez que dicho numeral fue reformado posteriormente a la aprobación en el Senado (8 de mayo de 2020), añadiendo los párrafos 14, 15 y 16, que regulan los programas sociales y las acciones de bienestar, promovida por el presidente López Obrador.