DEL GOBIERNO DEL ESTADO
PODER LEGISLATIVO

DECRETO

NÚM. 332.- POR EL QUE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

JOSÉ IGNACIO PERALTA SÁNCHEZ, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Colima, a sus habitantes hace sabed:

Que el H. Congreso del Estado me ha dirigido para su publicación el siguiente

D E C R E T O

EL HONORABLE CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE COLIMA, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 33 Y 40 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE COLIMA, EN NOMBRE DEL PUEBLO EXPIDE EL PRESENTE DECRETO, CON BASE EN LOS SIGUIENTES

ANTECEDENTES:

1.- En sesión ordinaria celebrada el día 20 de noviembre de 2018, la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Primera, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

2.- En sesión ordinaria celebrada el día 22 de mayo de 2019, el Senador Primo Dothé Mata, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Segunda, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

3.- En sesión de la Comisión Permanente celebrada el día 03 de julio de 2019, la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción 111, inciso h) y se 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 materia de seguridad vial.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; y de Estudios Legislativos, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

4.- En sesión ordinaria celebrada el día 10 de septiembre de 2019, la Senadora Patricia Mercado Castro, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de seguridad vial.

En esa misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Segunda, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

5.- En sesión ordinaria del día 05 de diciembre de 2019, el Pleno del Senado de la República dio cuenta de la rectificación de turno respecto de las iniciativas mencionadas anteriormente, para quedar en las Comisiones de Puntos Constitucionales, de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

6.- El 5 de diciembre de 2019 el Dictamen aprobado en Comisiones Unidas quedó de primera lectura en el Senado de la República.

7.- El 11 de diciembre de 2019, el Pleno del Senado de la República, discutió y 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 diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

8.- El 12 de diciembre de 2019, la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, recibió de la Cámara de Senadores, la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Federal, en materia de movilidad y seguridad vial.

9.- La Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados de la LXIV Legislatura, turnó la Minuta que ahora se dictamina por las Comisiones Conjuntas, a la Comisión de Puntos Constitucionales de la referida Cámara y para su análisis pertinente. Comisión que formuló su dictamen el pasado 29 de septiembre de 2020, mismo que fue presentado al Pleno el día 14 de octubre de 2020, el cual fue aprobado en votación nominal, por unanimidad de trescientos cincuenta y un votos a favor, aprobándose por mayoría calificada, en lo general y en lo particular, el 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.

10.- Seguidos los antecedentes en mención y relativos al proceso legislativo que dio lugar a la reforma Constitucional, se instruyó que la referida minuta se turnase a los Congresos Locales para los efectos del artículo 135 de la Ley Fundamental, el cual establece en tratándose de reformas constitucionales, el requisito para que las adiciones o reformas lleguen a ser parte de la misma, que éstas sean aprobadas por la mayoría de las legislaturas de los Estados.

11.- Mediante oficio número DPL/1732/2019, del 22 de octubre de 2020, las Diputadas Secretarias de la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado de Colima, turnaron a las Comisiones dictaminadoras el oficio número D.G.P.L.64-II-3-2049, de fecha 14 de octubre de 2020, suscrito por la Diputada Mónica Bautista Rodríguez, Secretaria de la Mesa Directiva, de la Cámara de Diputados del H. Congreso del Unión, mediante el cual remite la Minuta 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.

14.- Es por ello que las y los integrantes de las Comisiones que dictaminan, procedemos a realizar el siguiente:

ANÁLISIS DE LA MINUTA

I.- Que la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122; y se adiciona un último párrafo al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, en su parte considerativa que la sustenta, esencialmente dispone que:

> *"Los integrantes de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, del Senado de la República, coincidieron en reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; asimismo con la importancia de expedir la ley general en materia de movilidad y seguridad vial, que salvaguarde la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles, que conserve el bienestar social y las buenas prácticas de las ciudadanas y los ciudadanos mexicanos.*
>
> *En síntesis, sus argumentaciones, discusiones, posicionamientos y motivaciones, fueron las siguientes:*
>
> ***a.-** Que dada la complejidad en materia de movilidad y seguridad vial en nuestro país, resulta conveniente llevar a cabo una regulación integral y coordinada en todos los ámbitos de gobierno, que sea visible y contemple todos los problemas que nos aquejan como ciudadanos en esta materia.*
>
> ***b.-** Que en un estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 2018, en materia de seguridad vial, se destacan un total de 365,167 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, en donde un total de 4,227 personas tuvieron un cese de signos vitales y 89,191 resultaron heridos a causa de estos accidentes.*
>
> ***c.-** Que de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada día alrededor de 3,500 personas fallecen en las carreteras, millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año; los niños, los peatones, los ciclistas y los ancianos son los usuarios más vulnerables de la vía pública.*
>
> ***d.-** Que sin duda, los accidentes vehiculares son la causa principal de mortalidad en el país, tanto en conductores como en peatones, derivado de las malas prácticas para la conducción de un automóvil, así como un mal diseño vial.*

e.- *Que debido a ello, se considera fundamental velar por la seguridad de las ciudadanas y los ciudadanos, debido a que los accidentes de tránsito han alcanzado cifras alarmantes, convirtiéndose en una de las causas de muerte más comunes.*

f.- *Que es esencial que los países implementen medidas para hacer las vías más seguras, no sólo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías: peatones, ciclistas y motociclistas, toda vez que existen altos índices de mortalidad debido a que no se llevan a cabo con alto rigor las medidas de seguridad ya implementadas en nuestro país, así como en el resto del mundo.*

g.- *Que como consecuencia de lo anterior, se considera necesario, en primer lugar, reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

h.- *Que, a fin de preservar, garantizar ese derecho y otorgar la mayor protección a las personas, es de importancia cardinal facultar al Congreso de la Unión para expedir la ley general en materia de movilidad y seguridad vial, en la que:*

h.1.- *Su finalidad sea salvaguardar la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles, que conserve el bienestar social y las buenas prácticas de las ciudadanas y los ciudadanos mexicanos.*

h.2.- *Tenga como objetivo homologar los criterios para la expedición de las normas que rigen el comportamiento de los usuarios en la vía pública, por lo que se deberán fijar las bases que contendrán los respectivos Reglamentos de Tránsito en materia infracciones y sanciones, lo que generará un mayor control respecto a las conductas que se susciten, y se tendrá una mejor aplicación del derecho evitando el proceso indebido, preservando un mejor comportamiento y el bienestar de la sociedad.*

h.3.- *Se establezca, en materia de movilidad y seguridad vial, la concurrencia del gobierno federal, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, debiendo quedar como exclusivas de los tres últimos niveles de gobierno, las de formular, aprobar y administrar la zonificación y los planes en materia de movilidad y seguridad vial, con el fin de erradicar los índices de accidentes automovilísticos, así como los índices de mortalidad y de personas heridas por conductas viales negativas.*

En este contexto de la concurrencia, también deberán incluirse los criterios para la planeación de la movilidad y seguridad vial.

Se coincide con la propuesta de la colegisladora.

Dicho lo anterior, a continuación se expone un cuadro comparativo en el que se ilustra el texto vigente de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos al momento de elaborarse el presente dictamen, y el texto de la Minuta motivo de este Dictamen, en positivo y sin modificaciones.

x	***TEXTO MINUTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA***
Artículo 4o. *La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de la familia.*	***Artículo 4o****. …*
Toda persona tiene derecho a decidir de manera libre, responsable e informada sobre el número y el espaciamiento de sus hijos.	*…*
Toda persona tiene derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad. El Estado lo garantizará.	*…*
Toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La Ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitución. La Ley definirá un sistema de salud para el bienestar, con el fin de garantizar la extensión progresiva, cuantitativa y cualitativa de los servicios de salud para la atención integral y gratuita de las personas que no cuenten con seguridad social.	*…*

Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.	*…*
Toda persona tiene derecho al acceso, disposición y saneamiento de agua para consumo personal y doméstico en forma suficiente, salubre, aceptable y asequible. El Estado garantizará este derecho y la ley definirá las bases, apoyos y modalidades para el acceso y uso equitativo y sustentable de los recursos hídricos, estableciendo la participación de la Federación, las entidades federativas y los municipios, así como la participación de la ciudadanía para la consecución de dichos fines.	*…*
Toda familia tiene derecho a disfrutar de vivienda digna y decorosa. La Ley establecerá los instrumentos y apoyos necesarios a fin de alcanzar tal objetivo.	*…*
Toda persona tiene derecho a la identidad y a ser registrado de manera inmediata a su nacimiento. El Estado garantizará el cumplimiento de estos derechos. La autoridad competente expedirá gratuitamente la primera copia certificada del acta de registro de nacimiento.	*…*
En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral. Este principio deberá guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la niñez.	*…*
Los ascendientes, tutores y custodios tienen la obligación de preservar y exigir el cumplimiento de estos derechos y principios.	*…*
El Estado otorgará facilidades a los particulares para que coadyuven al cumplimiento de los derechos de la niñez.	*…*
Toda persona tiene derecho al acceso a la cultura y al disfrute de los bienes y servicios que presta el Estado en la materia, así como el ejercicio de sus derechos culturales. El Estado promoverá los medios para la difusión y desarrollo de la cultura, atendiendo a la diversidad cultural en todas sus manifestaciones y expresiones con pleno respeto a la libertad creativa. La ley establecerá los mecanismos para el acceso y participación a cualquier manifestación cultural.	*…*
Toda persona tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte. Corresponde al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia.	*…*
El Estado garantizará la entrega de un apoyo económico a las personas que tengan discapacidad permanente en los términos que fije la Ley. Para recibir esta prestación tendrán prioridad las y los menores de dieciocho años, las y los indígenas y las y los afromexicanos hasta la edad de sesenta y cuatro años y las personas que se encuentren en condición de pobreza.	*Sin correlativo.*
Las personas mayores de sesenta y ocho años tienen derecho a recibir por parte del Estado una pensión no contributiva en los términos que fije la Ley. En el caso de las y los indígenas y las	*Sin correlativo.*

y los afromexicanos esta prestación se otorgará a partir de los sesenta y cinco años de edad.	
El Estado establecerá un sistema de becas para las y los estudiantes de todos los niveles escolares del sistema de educación pública, con prioridad a las y los pertenecientes a las familias que se encuentren en condición de pobreza, para garantizar con equidad el derecho a la educación.	*Sin correlativo.*
Sin correlativo.	***Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.***
Artículo 73. *El Congreso tiene facultad:*	***Artículo 73.*** *…*
I. *a* ***XXIX-B***. *…*	***I.*** *a* ***XXIX-B***. *…*
XXIX-C. *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 de esta Constitución;*	***XXIX-C.*** *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 de esta Constitución****, así como en materia de movilidad y seguridad vial;***
XXIX-D. *a* ***XXXI***. *…*	***XXIX-D***. *a* ***XXXI***. *...*
Artículo 115. *Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:*	***Artículo 115.*** *…*
I. *a* ***IV***. *…*	***I***. *a* ***IV***. *…*
V. *Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:*	***V.*** *…*
a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;	*a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal****, así, como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;***
b) *a* ***i)*** *…*	***b)*** *a* ***i)*** *…*
En lo conducente y de conformidad a los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, expedirán los reglamentos y disposiciones administrativas que fueren necesarios. Los bienes inmuebles de la Federación ubicados en los Municipios estarán exclusivamente bajo la jurisdicción de los poderes federales, sin perjuicio de los convenios que puedan celebrar en términos del inciso i) de esta fracción;	*…*
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 la ley federal 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****, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial,*** *con apego a* ***las leyes federales*** *de la materia.*

VII. *a* ***X***. …	***VII***. *a* ***X***. …
Artículo 122. *La Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.*	***Artículo 122.*** …
A. *y* ***B***. …	***A***. *y* ***B***. …
C. *La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión.*	***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 y 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;* ***movilidad y seguridad vial;*** *protección al ambiente; preservación y restauración del y equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.*
La ley que emita el Congreso de la Unión establecerá la forma en la que se tomarán las determinaciones del Consejo de Desarrollo Metropolitano, mismas que podrán comprender:	…
a). *a* ***c)***. …	***a).*** *a* ***c)***. …
D. …	***D.*** …
	TRANSITORIOS
	Primero.- *El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.*
	Segundo.- *El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.*
	Tercero.- *El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.*

E. CONSIDERACIONES

A continuación, se exponen los razonamientos relativos a la Minuta y, con base en ello, se sustenta el sentido de este Dictamen.

PRIMERA.- De la Competencia.

La Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados de la LXIV Legislatura, resulta competente para dictaminar la Minuta 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, de conformidad con lo que establecen los artículos 71 segundo párrafo y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 39, 43, 44 y 45, numeral 6, incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, 81, 82, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I; 158, numeral 1, fracción IV y 167 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

SEGUNDA.- De algunos antecedentes de modificación a los artículos 4o., 73, 115 y 122 constitucionales.

Esta dictaminadora analiza, de manera general y con una perspectiva sistémica, las diferentes modificaciones que han tenido los artículos 4o., 73, 115 y 122 constitucionales, materia de este Dictamen. Esto con la finalidad de dar cuenta del diseño constitucional y su proceso evolutivo.

Reformas al artículo 4o. constitucional.

Desde la publicación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma la de 5 de febrero de 1857, efectuada el 5 de febrero de 1917, a la fecha, el artículo 4o ha sido modificado en dieciséis ocasiones. Se cita el texto originario:

"Art. 4o.-A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación Judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.

La ley determinará en cada Estado cuáles son las profesiones que necesitan título para su ejercicio, las condiciones que deban llenarse para obtenerlo, y las autoridades que han de expedirlo."[1]

1ª Reforma.- 31 de diciembre de 1974. *Incorpora el principio de que el varón y la mujer son iguales ante la ley. Establece bases constitucionales para permitir igualdad jurídica de las mujeres en materia de ejercicio de profesiones, derechos laborales y seguridad social.*

2.ª Reforma.- 18 de marzo de 1980. *Consagra en la Constitución el deber de los padres de preservar el derecho de los menores a la satisfacción de sus necesidades y a la salud física y mental. Establece que la ley secundaria determinará los apoyos a la protección de los menores.*

3ª Reforma.- 03 de febrero de 1983. *Incorpora las bases constitucionales para la rectoría del Estado en la organización de un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional. Define las áreas de interés público reservadas al Estado. Amplía las facultades del Congreso relacionadas con la planeación del desarrollo económico y la inversión.*

4ª Reforma.- 07 de febrero de 1983. *Consagra en la Constitución el derecho de toda familia a disfrutar de vivienda digna y decorosa; y precisa que la ley secundaria establecerá los instrumentos y apoyos necesarios para alcanzar este objetivo.*

5ª Reforma.- 28 de enero de 1992. *Incorpora en la Constitución el principio de que la Nación mexicana tiene una composición pluricultural sustentada originalmente en sus pueblos indígenas. Establece que la ley secundaria protegerá y promoverá el desarrollo de sus lenguas, culturas, usos, costumbres, recursos y formas específicas de organización social, y garantizará a sus integrantes el efectivo acceso a la jurisdicción del Estado.*

6ª Reforma.- 28 de junio de 1999. *Eleva a rango constitucional el derecho de toda persona a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar.*

7ª Reforma.- 07 de abril de 2000. *Establece el derecho de los niños y las niñas a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral. Señala el deber del Estado y de los particulares, de preservar el ejercicio pleno de estos derechos.*

[1] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Publicación original. Consultada en: http:/www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum/CPEUM_orig_05feb1917.pdf el 5 de febrero de 2020.

8ª Reforma.- 14 de agosto de 2001. *Reforma integral en materia indígena que establece los principios constitucionales de reconocimiento y protección a la cultura y los derechos de los indígenas, sus comunidades y sus pueblos.*

9ª Reforma.- 30 de abril de 2009. *Eleva a rango constitucional el derecho de toda persona al acceso a la cultura y faculta al Congreso para legislar en esta materia.*

10ª Reforma.- 12 de octubre de 2011*. Eleva a rango constitucional el derecho a la cultura física y a la práctica del deporte; y faculta al Congreso para legislar en la materia.*

11 ª Reforma.- 12 de octubre de 2011. *Eleva a rango constitucional el interés superior y derechos de la niñez. Faculta al Congreso para legislar en materia de derechos de niñas, niños y adolescentes.*

12ª Reforma.- 13 de octubre de 2011. *Eleva a rango constitucional el derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad.*

13ª Reforma.- 08 de febrero de 2012. *Eleva a rango constitucional el derecho al agua para uso personal y doméstico, así como el derecho al medio ambiente sano.*

14ª Reforma.- 17 de junio de 2014. *Incorpora el derecho de toda persona a la identidad y a ser registrado de manera inmediata a su nacimiento. Establece que la autoridad competente expedirá gratuitamente la primera copia certificada del acta de nacimiento.*

15ª Reforma.- 06 de junio de 2019. *Se sustituye la palabra "varón" por "hombre", para establecer que la mujer y el hombre son iguales ante la ley.*

16ª Reforma.- 08 de mayo de 2020. *Se incorporaron, como derechos humanos, el sistema de salud para el bienestar, la entrega de un apoyo económico a las personas que tengan discapacidad permanente, la pensión no contributiva y un sistema de becas para las y los estudiantes de todos los niveles escolares del sistema de educación pública.*

De lo anterior se desprende que, actualmente este artículo contiene disposiciones relativas a:

1. *La igualdad del hombre y la mujer;*
2. *La organización de la familia, su desarrollo y planificación;*
3. *El derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad;*
4. *El derecho a la protección de la salud;*
5. *El derecho a un medio ambiente sano;*
6. *El derecho al acceso, disposición y saneamiento de agua para consumo personal y doméstico;*
7. *El derecho a disfrutar de una vivienda digna y decorosa;*
8. *El derecho a la identidad y al registro universal, gratuito y oportuno;*
9. *Los derechos de las niñas y los niños;*
10. *El derecho de acceso a la cultura;*
11. *El derecho a la cultura física y a la práctica del deporte; y*
12. *Derechos relacionados con el bienestar.*

Reformas al artículo 73 constitucional.

Con la finalidad de dar cuenta del diseño constitucional y su proceso evolutivo, esta dictaminadora se dio a la tarea de analizar, de manera general y con una perspectiva sistemática, las diferentes modificaciones que han tenido el artículo 73, constitucional en relación con la materia específica del presente Dictamen.

Al respecto, después de revisar en su integridad el artículo 73 constitucional, se advirtió que desde la publicación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma la de 5 de febrero de 1857, efectuada el 5 de febrero de 1917, a la fecha, ha sido modificado en ochenta y dos ocasiones.

Ahora bien, después de realizar el análisis de mérito, se llegó a la conclusión que en su texto no existe disposición alguna que se encuentre vinculada con la materia del presente Dictamen, por lo que estamos en presencia de regulación novedosa.

En este sentido, es preciso señalar que se coincide en la pertinencia de reformar el texto del artículo 73, fracción XXIX-C, cuya evolución es la siguiente:

*En la **28ª Reforma al artículo 73, del 06 de febrero de 1976**, se adicionó la fracción XXIX-C, a fin de complementar la reforma publicada ese mismo día al artículo 27 constitucional, facultando al Congreso de la Unión para expedir la Ley General en materia de asentamientos humanos.*

*En la **76ª Reforma al artículo 73, del 29 de enero de 2016**, se reformó la fracción XXIX-C, a fin de hacer congruente su texto con la reforma política de la Ciudad de México.*

Lo anterior, en razón que la facultad del Congreso de la Unión 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 de esta Constitución, se complementará de manera natural con la de expedir una Ley Marco en materia de movilidad y seguridad vial.

Reformas al artículo 115 constitucional.

Con la finalidad de dar cuenta del diseño constitucional y su proceso evolutivo, esta dictaminadora se dio a la tarea de analizar, de manera general y con una perspectiva sistemática, las diferentes modificaciones que han tenido el artículo 115 constitucional, en relación con la materia específica del presente Dictamen.

Al respecto, después de revisar en su integridad el artículo 115 constitucional, se advirtió que desde la publicación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma la de 5 de febrero de 1857, efectuada el 5 de febrero de 1917, a la fecha, ha sido modificado en dieciséis ocasiones.

Ahora bien, al igual que en el caso del artículo 73, después de realizar el análisis de mérito, se concluyó que en su texto no existe disposición alguna que se encuentre vinculada con la materia del presente Dictamen, por lo que también en relación con este precepto estamos en presencia de regulación novedosa.

En este sentido, es preciso señalar que al igual que en el caso del artículo 73, fracción XXIX-C, se coincide en la pertinencia de reformar el texto del artículo 115 constitucional, fracciones V, inciso a), y VI, cuya evolución es la siguiente:

*En la **8ª Reforma al artículo 115, del 3 de febrero de 1983**, se reformó la fracción VI, para quedar en los términos que actualmente se encuentra redactada.*

*En la **10ª Reforma al artículo 115, del 23 de diciembre de 1999**, se reformó la fracción V, cuyo inciso a) quedó en los términos que actualmente se encuentra redactada.*

Se considera pertinente esta adición al inciso a) de la Fracción V del artículo 115 constitucional, toda vez que la facultad de los municipios por cuanto a, que en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, se encuentran facultados para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, se complementará de manera natural con la de formular, aprobar y administrar los planes en materia de movilidad y seguridad vial.

También se estima pertinente la adición a la fracción VI del artículo 155 en comento, toda vez que se relaciona con la planeación y regulación de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, lo que debe incluir los criterios de movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

Reformas al artículo 122 constitucional.

Con la finalidad de dar cuenta del diseño constitucional y su proceso evolutivo, esta dictaminadora también se dio a la tarea de analizar, de manera general y con una perspectiva sistemática, las diferentes modificaciones que ha tenido el artículo 122 constitucional, en relación con la materia específica del presente Dictamen.

Al respecto, después de revisar en su integridad el texto actual del artículo 122 constitucional, se advirtió que desde la publicación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que reforma la de 5 de febrero de 1857, efectuada el 5 de febrero de 1917, a la fecha, ha sido modificado en catorce ocasiones.

Ahora bien, al igual que en el caso de los artículos 73 y 115, después de realizar el análisis de mérito se concluyó que en su texto no existe disposición alguna que se encuentre vinculada con la materia del presente Dictamen, por lo que también en relación con este precepto estamos en presencia de regulación novedosa, sobre todo considerando que la penúltima reforma a ese artículo fue la que estableció un nuevo régimen jurídico político a la Ciudad de México.

En este sentido, es preciso señalar que al igual que en el caso de los artículos 73, fracción XXIX-C, y 115, fracción V, cuyo inciso a), se coincide en la pertinencia de reformar el texto del artículo 122 constitucional, Apartado C, párrafo segundo, cuyo texto, en los mismos términos que se encuentra a la fecha, fue incorporado en la ***13ª Reforma al artículo 122, del 29 de enero de 2016****.*

Esa reforma fue parte de una integral en materia política de la Ciudad de México. Como se adelantó, el texto del párrafo segundo del Apartado C del artículo 122 constitucional, a la fecha no se ha reformado.

Ahora bien, se considera pertinente esta adición al texto del párrafo segundo del Apartado C del artículo 122 constitucional, ya que en el mismo se prevén disposiciones para la eficaz coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, a través del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponde acordar las acciones en diversas materias, a las que se adiciona la de movilidad y seguridad vial, las que sin duda forman parte de esa coordinación indispensable.

En este sentido, una ley general es aquella que puede incidir válidamente en todos los órdenes jurídicos parciales que integran al Estado Mexicano, y respecto de cuyas materias el Poder Revisor de la Constitución expresamente confiere al Congreso de la Unión la potestad de distribuir atribuciones a esos distintos órdenes jurídicos parciales de gobierno, así como la forma de coordinar esas facultades coincidentes.

Esa distribución de competencias implica que la materia específica de que se trata es coincidente a todos los órdenes jurídicos parciales que integran al Estado Mexicano, por lo que toda la regulación legislativa que surja a partir de la entrada en vigor de la ley general deberá seguir sus premisas o parámetros, pues si bien es cierto que la misma materia quedará a cargo de la federación, entidades federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, también lo es que la cláusula constitucional que se adenda con la presente reforma, implica una obligación para el Congreso de la Unión de regular los términos en que participará cada uno de esos órdenes parciales.

En el caso concreto, sin que sea necesaria la creación de estructuras administrativas adicionales, esa ley general tendrá por objeto establecer la concurrencia del gobierno federal, entidades federativas, Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial a través de, entre otras:

a.- La distribución de facultades, competencias, concurrencia y bases de coordinación entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

b.- Fijar los criterios para que, en el ámbito de las respectivas competencias de los diversos órdenes jurídicos parciales de gobierno, exista una efectiva congruencia, coordinación y participación entre ellos, para la planeación, seguimiento y evaluación, de los programas que se implementen en relación con el derecho a la movilidad y seguridad vial.

c.- Propiciar mecanismos que permitan la participación ciudadana en los procesos de planeación de los programas que se implementen en relación con el derecho a la movilidad y seguridad vial, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia.

TERCERA.- De la importancia de las modificaciones constitucionales que se proponen.

Las y los integrantes de esta Comisión Dictaminadora coincidimos con las consideraciones expuestas por el Senado de la República, a fin de incorporar al texto constitucional el derecho a la movilidad de las y los mexicanos en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

El derecho a la movilidad desde una visión colectiva puede ser entendido 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."[2]

De lo anterior se desprende que la movilidad tiene un papel vital debido a que permite la comunicación, integra los espacios y las actividades, e induce o guía las inversiones y el desarrollo urbano. En este sentido, cuando la movilidad de la población se dificulta, la ciudad entera se ve afectada en su funcionamiento, productividad y en la calidad de vida de sus habitantes.

De acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO):

- *En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor.*
- *Entre 1990 y 2017, los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio del 5.3% mientras que la población lo hizo a una tasa del 1.5%. En consecuencia, las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados.*
- *En muchas ciudades del país, una gran parte de la población vive en zonas remotas, provocando que su gasto en transporte aumente. A nivel nacional, este gasto representa 19% del gasto total de los hogares, lo que equivale a un promedio de 1,815 pesos mensuales.*
- *En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado como el metro o metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad.*
- *Tan solo en la Zona Metropolitana del Valle de México, en promedio, se llevan a cabo II.5 millones de viajes diarios en transporte colectivo tipo microbús. Esto representa el 74% del total de viajes en transporte público.*
- *De un análisis del Índice de Movilidad Urbana se concluye que las ciudades con peor movilidad están asociadas a malos resultados en indicadores socioeconómicos, como lo son la población sin ingreso, población bajo la línea de bienestar y viviendas con piso de tierra.*
- *Por otro lado, de una encuesta realizada en las zonas metropolitanas del país por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública de la Cámara de Diputados, se desprenden los siguientes hallazgos:*
- *El método más usado para moverse dentro de las zonas metropolitanas es el transporte público, 7 de cada 10 personas (68%) se transporta por este medio. Dos de cada 10 (22%) utiliza coche propio. Sólo el 1 % usa la bicicleta. El 8% utiliza algún otro método.*
- *Existe una clara tendencia de que a mayor ingreso se utiliza en mayor medida el automóvil propio como principal medio de transporte. Entre los que tienen un ingreso menor a $1,500 pesos, sólo el 5% lo usa; mientras que, entre los que tienen ingresos mayores de $12,000 pesos el porcentaje aumenta al 63%.*
- *Seis de cada 10 personas evalúa de manera negativa la pavimentación y el mantenimiento de calles de su ciudad. Porcentaje similar no está satisfecho con el mantenimiento que se les da a las baquetas.*
- *8 de cada 10 habitantes dice que cerca de su casa hay alguna ruta de transporte público que le permite hacer sus actividades diarias. Sin embargo, la mitad (53%) señala que no hay información suficiente de las rutas y los horarios.*
- *La mayoría (59%) señala que el precio del transporte público es caro, el 34% dice que es justo y el 3% que es barato. El 46% señala que el transporte público de su ciudad está generalmente sucio. También, el 62% señala que los choferes de su ciudad manejan mal.*

De lo anterior se desprende que son diversos los problemas que enfrentan las y los mexicanos en materia de movilidad, por ello, resulta indispensable que este Poder Legislativo instrumente las medidas necesarias para

[2] Informe especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal, consultado en: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/CDHDF-Informe-Especial-Movilidad-2013.pdf, el 17 de septiembre de 2020, a las 18:17 horas.

garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas, sin importar su clase, edad, grupo social y demás características en particular.

Asimismo, se faculta al Congreso de la Unión a expedir la ley general que establezca la concurrencia del Gobierno Federal, las entidades federativas, los Municipios y, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial.

F. RESULTADO DEL DICTAMEN

A continuación, se plantea el resultado del Dictamen, sin modificaciones a la Minuta 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.

***PRIMERO.-** Han quedado, por esta Comisión de Puntos Constitucionales, considerados, sustentados y analizados sustancialmente todos y cada uno de los razonamientos, argumentos y alcances de la Minuta 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, aprobada por la Cámara de Senadores en fecha 11 de diciembre de 2019 y que fue turnada a esta Comisión de Puntos Constitucionales de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, en fecha 12 de diciembre de 2019.*

***SEGUNDO.-** Como resultado, se propone aprobar en sentido positivo por esta Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, la Minuta 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, para los efectos constitucionales conducentes.*

Únicamente se realizará un ajuste en relación con el artículo 4° constitucional, en atención a su décimo sexta reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de mayo del año en curso, y de la que se ha dado cuenta en el apartado respectivo, por lo que, en lugar de quedar como párrafo último o décimo cuarto, quedaría como párrafo décimo séptimo."

II.- Leída y analizada la Minuta con Proyecto de Decreto en comento, las Diputadas y los Diputados que integramos esta Comisión, sesionamos a efecto de realizar el dictamen correspondiente, con fundamento en los artículos 91 y 92 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, con base en los siguientes:

CONSIDERANDOS

PRIMERO.- Con fundamento en el artículo 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de aprobación de reformas Constitucionales por las Legislaturas de los Estados, primer párrafo del artículo 34, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano, 13, 55, fracción I, 56, fracciones VI y XVI, en relación con el 57, todos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, así como en el artículo 53 y 63, del Reglamento de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Colima, estas Comisiones son competentes para conocer y dictaminar respecto de la minuta de reformas a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

SEGUNDO.- Estas Comisiones dictaminadoras, después de realizar el análisis y estudio detallado de la Minuta con Proyecto de Decreto que nos ocupa, coinciden en todos los términos con la citada reforma constitucional, porque efectivamente es indispensable se faculte al Congreso de la Unión para crear una Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, como un punto de partida generar un marco jurídico uniforme para todo el país a efecto de que la planeación municipal en esa materia y de alcance nacional, se ajuste al contenido de esa normativa federal; resultando de esta forma también de vital importancia reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, e instituir los criterios y la planeación de movilidad y seguridad vial en concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas y de sus Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias.

TERCERO.- Uno de los aspectos que cobra vital relevancia para las y los Diputados que proponemos la aprobación plena de la Minuta de Reforma Constitucional es el hecho de que el 25 de septiembre de 2015 más de 150 líderes mundiales asistieron a la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible en Nueva York con el fin de aprobar la Agenda para el Desarrollo Sostenible. El documento final, titulado **"Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible"**, fue adoptado por los 193 Estados Miembros de las Naciones Unidas. Dicho documento incluye los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) cuyo objetivo es poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático sin que nadie quede atrás para el 2030, en uno de sus objetivos identificado con la posición 3, se destaca el **Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todas las personas a todas las edades**, que en su meta global 3.6. establece para el 2020, **reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.**

CUARTO.- Coincidimos también con la reforma constitucional que se propone, porque la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas a través de su resolución 70/260 de fecha 15 de abril de 2016, denominada **Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo,** ha alentado e invitado a los países, incluido el nuestro, a aplicar, llevar a la práctica y promover disposiciones o normas de seguridad; a garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las carreteras con una infraestructura vial más segura, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes en que se vean involucrados medios de transporte motorizado y no motorizado, mediante una combinación de planificación adecuada y evaluación de la seguridad, el diseño, la construcción y el mantenimiento de carreteras, teniendo en cuenta la geografía del país; inclusive para que se considere la posibilidad de adoptar políticas y medidas para aplicar las reglamentaciones sobre seguridad de los vehículos o las normas nacionales equivalentes para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor cumplan las reglas mínimas aplicables para la protección de los ocupantes y otros usuarios de las carreteras, con cinturones de seguridad, airbags y sistemas de seguridad activa instalados de serie.

Todo esto fue porque recordó a los países miembros, que los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas conexas son de carácter integrado e indivisible y conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible, y reconociendo la importancia de alcanzar las metas relacionadas con la seguridad vial, como la meta 3.6, cuyo fin es reducir a la mitad, de aquí a 2020, el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, **y la meta 11.2, cuyo fin es proporcionar acceso, de aquí a 2030, a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y 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; también, que en el punto medio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, **la inmensa mayoría de las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son previsibles y prevenibles** y que, a pesar de algunas mejoras en muchos países, en particular en los países en desarrollo, siguen siendo un importante problema de salud pública y de desarrollo que tiene amplias consecuencias sociales y económicas que, de no encararse, pueden afectar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible; igualmente, reconoció que el sufrimiento humano, además del costo de entre el 3% y el 5% del producto interno bruto anual que supone para los países, hace que reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico sea una prioridad urgente del desarrollo, y que la inversión en la seguridad vial tiene un efecto positivo en la salud pública y la economía; y que **las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico**, que pueden llevar a un ciclo de pobreza agravada por la pérdida de ingresos, y que el objetivo de las políticas de seguridad vial debería ser garantizar la protección a todos los usuarios.

QUINTO.- Hemos verificado el contenido sustancioso de la Minuta y efectivamente conforme a la estadística del INEGI con base en los resultados de la Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas, uno de cada 100 eventos de tránsito corresponde a accidentes fatales, en tanto que 17 de cada 100 son accidentes no fatales.

- Para el 2018 se reportó un total de 4,227 decesos en el lugar del accidente y 89,191 heridos.
- La colisión con peatón y colisión con vehículo automotor son los tipos de accidentes que más víctimas registraron en 2018, con 989 muertos y 33,946 lesionados, respectivamente.

En ese mismo sentido, en materia de accidentes de tránsito terrestre en Zonas Urbanas del País, en 2018 se reportaron 365,167 accidentes, de los cuales 298,261 corresponden a solo daños (81.7%); 63,168 a eventos viales en los que se identificaron víctimas heridas (17.3%), y los 3,738 accidentes restantes corresponden a eventos con al menos una persona fallecida (1.0 por ciento), así también que los días que reportan la mayor cantidad de víctimas muertas y lesionadas son, en primer lugar, el domingo, en que se registran el 20.2% de las víctimas mortales y el 17.1% de los lesionados. En segundo lugar, el sábado con 18.6% de los fallecidos y 16.8% de personas heridas y, en tercer lugar, el lunes con 15.3% de personas fallecidas y 13.9% de los heridos. Estos tres días concentran casi la mitad de las víctimas heridas (47.8%) y más de la mitad de fallecimientos en el lugar del accidente (54.1 por ciento). En tanto, en el rubro de tipo de accidente con mayor número de víctimas muertas en el lugar del evento fue la colisión con peatón (atropellamiento), con un total de 989 víctimas, seguido por colisión con vehículo automotor con 905 y, en tercer lugar, colisión con motocicleta con 549 del total de personas fallecidas; en conjunto, estos tres tipos de accidentes concentran 6 de cada 10 muertos en incidentes de tránsito.

SEXTO.- Por ello coincidimos con las Colegisladoras del Congreso de la Unión, que la creación de la Ley General en materia de movilidad y Seguridad Vial, pues esto a la par de la reforma del artículo 4º de nuestra Ley Fundamental, otorga la mayor protección a los ciudadanos, así con la homologación sobre las normas que rigen el comportamiento de los usuarios en la vía pública se fijan las bases que deberán contener respectivos Reglamentos de Tránsito conforme a

infracciones y sanciones, lo que generará un mayor control respecto a las conductas que se susciten, con ello, efectivamente se tendrá una mejor aplicación del derecho evitando el proceso indebido, preservando un mejor comportamiento y el bienestar de la sociedad.

SÉPTIMO.- Ciertamente la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del año 2011, destacó la importancia de los derechos humanos y la responsabilidad del Estado para promoverlos, respetarlos, protegerlos y garantizarlos; así, en uso de las facultades que le competen a esta Soberanía conforme al arábigo 135, proponemos hacer nuestro y para vigencia plena del sistema jurídico mexicano, cada una de las porciones que se pretenden en reforma y adición, porque con ello además de que se busca cumplir con objetivos del desarrollo sostenible, también se traza la ruta del cumplimiento a una meta global en la que el impacto a nuestros gobernados vendrá a sentirse con el primer marco jurídico que homogenice el tratamiento en todo el territorio nacional y de vinculación clara para todos los municipios. Con la aprobación de la minuta se reconocen los derechos humanos a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; por ello, los derechos humanos contenidos en la constitución y en los tratados internacionales, constituyen el parámetro de control de regularidad constitucional, de tal manera que al hacer el ajuste e incorporar el derecho humano al texto constitucional, garantiza por partida doble el que se deba estar a esos principios básicos de un derecho a la movilidad. En esa guisa, aprobar la Minuta de reforma constitucional, consolida el bloque que teóricamente se denomina de constitucionalidad que contempla y abarca el control de constitucionalidad, el control de convencionalidad y el control de regularidad.

OCTAVO.- Estamos en pro de la iniciativa porque adicionalmente, tiene por objeto impulsar un cambio que permite reconocer el derecho a la movilidad como un derecho humano, el cual queda definido en el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en un nuevo párrafo. Ello, tendrá 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 humano. Es valioso entonces indicar que desde el año 2013, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, en la obra **El Reconocimiento a la Movilidad como un Derecho Humano,** indicó que los humanos se erigen como la expresión de necesidades básicas defendibles frente al poder y otorgan a las personas un papel emancipador frente al Estado, al imponerle a éste dos grandes clases de obligaciones: las primeras de tipo negativo, que establecen una serie de prohibiciones de interferir en la vida privada de las personas; y las segundas que colocan a estas últimas frente a sus gobiernos, con la posibilidad de exigir un control positivo de ellos. Para ello, refiere la obra, frente a la posibilidad de reconocer nuevos derechos que protejan y satisfagan intereses y necesidades fundamentales para el ser humano, se considerará fundamental al interés o necesidad cuya violación o no satisfacción implique la muerte o padecimiento grave, o que toque el núcleo esencial de la autonomía de la persona y de la dignidad humana. Una necesidad es un estado de índole esencial e insoslayable que repercute directamente en la calidad de vida de las personas y que, una vez demostrada su existencia, es suficiente para la exigencia de su satisfacción.

NOVENO.- Por ello es fundamental que en cumplimiento puntual de la reforma constitucional de 2011 en materia de derechos humanos, surja la obligación del Estado en relación con el derecho a la movilidad y a la seguridad vial, la obligación de respetar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial, la de proteger el derecho a la movilidad, de garantizarlo y promoverlo.

Ha esto, las Comisiones Dictaminadoras vemos pertinente mencionar que nuestro marco jurídico local, ya contaba con cierto reconocimiento a este derecho fundamental, el cual en su artículo 2 fracción XIII de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima, que a la letra dice:

> *Artículo 2º Toda persona tiene derecho:*
>
> *…*
>
> *XIII. A acceder a un transporte público de calidad, digno y eficiente el Estado proveerá lo necesario para garantizar dicho acceso; y*

Es en ese sentido, que nuestra Entidad Federativa ya reconocía esta prerrogativa a las personas, esto dada a la característica de estos derechos de estar vinculados con otros, como es el caso del Derecho Humano a Libre Tránsito reconocido en el artículo 11 de la Carta Magna, así como el de que no pueden separarse o fragmentarse unos de otros, ello bajo el amparo de los Principios de Universalidad, Interdependencia, Indivisibilidad y Progresividad de los Derechos Humanos.

DÉCIMO.- Los integrantes de estas Comisiones igualmente consideramos que resulta toral incorporar, como así lo hace el seno del Congreso Federal, la facultad de los Ayuntamientos para formular sus planes en materia de movilidad y seguridad vial; los cuales deberán ser expedidos considerando la premisa del derecho humano en condiciones de seguridad vial,

accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Por ello, como también lo señala el Dictamen de la Cámara de Diputados, se torna indispensable adecuar la misma base de reforma constitucional en el inciso C, del numeral 122, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, porque es bajo ese fundamento que los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, por esto, efectivamente, al existir una conurbación, se vuelve indispensable regular de manera conjunta y coordinada el desarrollo de los centros urbanos, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia, como eje rector de esa coordinación, evitando así que la posición o postura política de los munícipes impida el cumplimiento progresivo del derecho humano a la movilidad.

DÉCIMO PRIMERO.- Finalmente coincidimos con el sustento de la minuta de reforma constitucional, al indicar que de acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), en México, **las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas;** lo que deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular, así que las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados; que, en zonas alejadas debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado como el metro o Metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad. Hoy, igualmente como representantes populares y parte integrante de la ciudadanía Colimense, conocemos de los problemas que aquejan a Zonas Metropolitanas de mayor densidad poblacional y es momento de preparar los cimientos que le respondan a nuestros gobernados en el reconocimiento de derechos humanos en materia de movilidad, a efecto de evitar ser consideradas de las ciudades con peor movilidad y que eso sea asociativo a malos resultados en indicadores socioeconómicos. Es momento de hacer que nuestro Estado fortalezca a la Federación y paralelamente contribuya a la consolidad de su propio sistema de movilidad y de seguridad vial.

DÉCIMO SEGUNDO.- Por lo anteriormente expuesto, **estas Comisiones dictaminadoras proponen la emisión del presente instrumento en sentido positivo**, **planteando así la aprobación** de la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, **en materia de movilidad y de seguridad vial.**

Por lo antes expuesto, se expide el siguiente

DECRETO NO. 332

"M I N U T A
P R O Y E C T O
D E
D E C R E T O

POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ÚNICO.- Se aprueba la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se **reforma** la fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122; y se **adiciona** un último párrafo al artículo 4o, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4º. …
…
…
…
…
…
…
…
…
…
…
…
…
…

…

…

…

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 73. …

I. a **XXIX-B** ....

XXIX-C. 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 de esta Constitución**, así como en materia de movilidad y seguridad vial;**

XXIX-D. a **XXXI**. …

Artículo 115. …

I. a **IV**. …

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal**, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;**

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, **incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial,** con apego a las **leyes federales** de la materia.

VII. a **X** ....

Artículo 122. …

A. y **B.** …

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; **movilidad y seguridad vial;** 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 **c).** …

D. …

TRANSITORIOS

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

Segundo.- El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Tercero.- El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior,

la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Colima"; además, con el resultado de la votación, comuníquese lo anterior, al H. Congreso de la Unión, por conducto de la Cámara de Senadores, remitente de la Minuta con Proyecto de Decreto, aprobada por la LIX Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Colima.

El Gobernador del Estado dispondrá se publique, circule y observe."

Dado en el Recinto Oficial del Poder Legislativo, a los 26 veintiséis días del mes de octubre de 2020 dos mil veinte.

DIP. GUILLERMO TOSCANO REYES
VICEPRESIDENTE CON FUNCIONES DE PRESIDENTE
Firma.

DIP. MARÍA GUADALUPE BERVER CORONA
SECRETARIA
Firma.

DIP. MARTHA ALICIA MEZA OREGÓN
SECRETARIA
Firma.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y observe.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, el día 04 cuatro de mes de noviembre del año 2020 dos mil veinte.

ATENTAMENTE
"SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN"
EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE COLIMA
JOSÉ IGNACIO PERALTA SÁNCHEZ
Firma.

EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO
RUBÉN PÉREZ ANGUIANO
Firma.

EL TEMPLE DL BRAZO ES VIGOR EN LA TIERRA