



SEN. MARÍA
GUADALUPE
SALDAÑA
CISNEROS



**SENADOR MARTÍ BATRES GUADARRAMA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA CÁMARA DE SENADORES
P R E S E N T E**

La que suscribe, **SENADORA MARÍA GUADALUPE SALDAÑA CISNEROS**, integrante del Grupo Parlamentario Acción Nacional a la LXIV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 8, numeral 1, fracción I; 164, numeral 1; 169 y demás relativos y aplicables, del Reglamento del Senado de la República, somete a la consideración de esta H. Asamblea, la siguiente **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**, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

Introducción.

La presente iniciativa pretende darle soporte constitucional a un tema de la mayor relevancia para el bienestar y el desarrollo del país, especialmente en sus zonas metropolitanas. Me refiero al tema de la movilidad voluntaria.

El siglo XXI inicia con la mitad de la población mundial viviendo en las grandes ciudades. Se calcula que para el 2050 la tasa de urbanización en el mundo llegará a 65%. En este sentido, las ciudades son, potencialmente, territorios con gran riqueza y diversidad económica, ambiental, política y cultural. Sin embargo, paradójicamente ofrecen otra cara más real: Los modelos de desarrollo implementados en la mayoría de los países establecen niveles de concentración de riqueza y de poder que generan pobreza y exclusión, contribuyen a la depredación del ambiente y aceleran los procesos migratorios y de urbanización, la segregación social y espacial y la privatización de los bienes comunes y del espacio público. Esto ha favorecido la proliferación de áreas urbanas en condiciones de pobreza, precariedad y vulnerabilidad ante riesgos naturales.

En este sentido, las ciudades están lejos de ofrecer condiciones y oportunidades equitativas a sus habitantes. La población urbana, en su mayoría, está limitada -en virtud de sus características económicas, sociales, culturales, étnicas, de género y edad- para satisfacer sus más elementales necesidades y derechos. Las políticas públicas han contribuido a ello, al desconocer los aportes de los procesos de poblamiento popular a la construcción de ciudad y de ciudadanía. Los desalojos masivos, la segregación y el deterioro de la convivencia social son consecuencia de estos procesos desorganizados desde la esfera pública. Este es el punto de partida de la movilidad materia de esta Iniciativa.

La movilidad ha sido entendida por la comunidad internacional como una necesidad para brindar mejores condiciones de vida a las personas, especialmente a las más vulnerables. De manera general la movilidad se refiere al “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”, cuyo cumplimiento permite que las personas alcancen diversos fines que dan valor a la vida.

No obstante, la movilidad ha sido históricamente entendida como el número de desplazamientos que realizan las personas, derivados del uso del suelo, en un espacio determinado, a razón de viajes-persona-día, de manera que es el conjunto de viajes que realiza un individuo en un lapso de 24 horas en un medio de transporte. Esta visión, que resulta reduccionista para estos tiempos, ha sido fomentada por los gobiernos federal, estatales y municipales que, a partir de la división competencial residual establecida en el artículo 124 de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, han desarrollado sistemas regulatorios y administrativos complejos de transporte (público y privado) y tránsito, como actividades y servicios que el Estado debe brindar (al ser su atribución constitucional y/o legal), ya sea con capacidades propias o a través de la participación de otros sectores económicos con mejores posibilidades de respuesta.

Movilidad y Transporte

Transporte y movilidad han sido términos equiparados y asociados, especialmente para la actividad del transporte público. Esta situación ha hecho que la priorización de los sistemas de transporte, las vialidades y el tránsito sean la única expresión de la movilidad, su principal traducción para estimular y facilitar el desplazamiento de las personas a través del tiempo y del espacio con el fin de acceder a distintos bienes, servicios y destinos de su interés y demanda.

Sin embargo, hoy la movilidad es un tema que trasciende al transporte. El transporte, como actividad, forma parte de la movilidad pero no es todo su contenido, sino una parte de él. Mientras que el transporte se concentra en el desarrollo de medios y condiciones para el desplazamiento y bienestar de las personas, como facultad y obligación de los gobiernos, la movilidad se aplica en la persona misma, la cual dispone y crea su riqueza al moverse.

Por tanto, la movilidad no es sinónimo de transporte, aún y cuando existen diversas leyes locales que los vinculan como objeto y propósito (por ejemplo, leyes de movilidad para el transporte, o viceversa, leyes de transporte para la movilidad) sino que comprende otros aspectos sustanciales para los individuos y para el entorno natural en las ciudades y sus zonas conurbadas.

La movilidad implica procesos mucho más complejos que guardan relación con la vivienda, la alimentación, el acceso a bienes y servicios, la educación, las alternativas de desplazamiento, la recuperación de los espacios públicos, el mejoramiento del medio ambiente y la salud de las personas, la reducción de la contaminación, la productividad de los individuos, el esparcimiento y la diversión, el acceso a la cultura que ofrecen las ciudades, la empatía social y el respeto mutuo, el desarrollo social y económico de los agentes ubicados en un mismo espacio, la dignificación de los ciudadanos, la calidad de vida de la población y la felicidad de los seres humanos como fin último del Estado.

La movilidad como un derecho humano.

Los derechos humanos han cobrado especial relevancia para el Estado Mexicano a partir del 2011, año en el que se reformó la Constitución General de la República para obligar a los poderes públicos de los tres órdenes de gobierno a promover, respetar, garantizar y proteger los derechos fundamentales de las personas, denominados derechos humanos, como bienes intangibles básicos para su vida y desarrollo plenos, reconociendo como tales a los establecidos (desde 1857 como derechos del hombre y en 1917 como garantías individuales) y los que se establezcan en la propia Constitución y los dispuestos en los tratados internacionales de los que México es Parte.

De esta manera, el Poder Constituyente Permanente ha tenido y tiene plena libertad para establecer, ampliar, confirmar y fortalecer los derechos humanos de los que goza cualquier individuo que se encuentre dentro del territorio nacional. Por esta razón se estima conveniente revisar y determinar las cualidades y carácter de la movilidad para que sea considerada como un derecho humano.

La movilidad está vinculada, conectada con el ejercicio de diversos derechos humanos. El principio de interdependencia, reconocido expresamente por nuestra Constitución, establece que ningún derecho humano debe entenderse aislado ni se desarrolla en sí mismo de forma independiente de otros derechos humanos; por el contrario, todos esos derechos se articulan entre sí, para su ejercicio pleno. De esta manera, la movilidad está asociada con los siguientes derechos fundamentales, ya que es condición *sine qua non* para llevarlos a cabo en la realidad de cada individuo:

- a) Libertad.
- b) Igualdad.
- c) No discriminación.
- d) Educación.
- e) Vivienda digna y decorosa.
- f) Protección de la salud.
- g) Medio ambiente sano.
- h) Libre tránsito.
- i) Seguridad jurídica.
- j) Legalidad.
- k) Interés superior de la niñez.
- l) Libertad de trabajo.
- m) Libre acceso a información plural y oportuna.

Inclusive, la movilidad ya es un derecho humano reconocido jurídicamente en nuestro orden normativo local y federal. Diversas leyes de entidades federativas, así como tratados y principios del orden internacional han establecido expresamente dicha naturaleza de la movilidad. Así, por ejemplo:

- La Constitución Política de la Ciudad de México establece, en su artículo 13 Ciudad Habitable, inciso E. Derecho a la movilidad, *que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.*
- La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios prescribe sobre el particular que la movilidad *es un derecho que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, a través de las diferentes formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona.*
- La Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima dispone que *la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de personas y bienes para acceder mediante los diferentes modos de traslado y transporte, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en la Ley, para satisfacer*

las necesidades tanto individuales como colectivas, y pleno desarrollo sustentable y transversal.

- La Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes establece que *el derecho a la movilidad se entiende como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema de desplazamientos de calidad accesible, continuo, eficiente, seguro, sustentable, suficiente y tecnológicamente innovador, que garantice su desplazamiento en condiciones de igualdad y equidad, y le permita satisfacer sus necesidades, contribuyendo así a su pleno desarrollo.*
- La Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo dispone que *se reconoce el derecho humano a la movilidad de las personas y colectividades que habitan en el Estado de Quintana Roo. La interpretación del derecho y de sus garantías se realizará conforme a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento la protección más amplia.*

Se puede apreciar de estos ejemplos que existe consenso sobre la naturaleza y alcance de la movilidad como derecho humano, lo que significa que el ser humano, la persona, el individuo, es el núcleo o eje central de la norma jurídica, lo que ésta busca proteger. El derecho humano a la movilidad voluntaria tiene como pretensión principal dignificar a la persona, que ha perdido calidad de vida y potencial en el ejercicio pleno de sus derechos debido a una serie de fenómenos negativos propios de las grandes ciudades, como el crecimiento demográfico, urbano y territorial, la contaminación ambiental, la inseguridad pública, entre otros.

Asimismo, el Poder Judicial de la Federación ha fijado que el derecho a la movilidad está basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social, y tiene entre otros fines mejorar las condiciones de vida, armonizar la convivencia, así como el oportuno acceso a otros derechos humanos¹.

Bajo estas consideraciones, se estima necesario incorporar en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el derecho a la movilidad como un derecho humano universal, interdependiente, indivisible, progresivo y compatible con los demás derechos humanos previstos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es Parte.

El cambio climático y la movilidad.

Uno de los problemas más sensibles en las zonas metropolitanas del país es la contaminación atmosférica que, por una parte, provoca problemas de salud pública importantes en la población que vive y/o se desarrolla en esos espacios, y por otro lado, genera ciertas condiciones que, por la emisión al aire de contaminantes sólidos, líquidos y gaseosos, producen el cambio climático a nivel local, regional y global.

De las principales fuentes de contaminación se encuentran los vehículos automotores que funcionan a partir de combustibles fósiles. Estos son responsables del 30% de emisiones de gases

¹ **“Personas con discapacidad. Derecho humano a la movilidad personal contenido en el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad”**, Tesis Aislada (Constitucional), 1a. CLVI/2015, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 18, Mayo de 2015, Tomo I. Disponible en: https://www.scjn.gob.mx/libreria/Decima2013Docs/18_May.pdf

de efecto invernadero y 70% de carbono negro. Si bien este problema requiere de múltiples y generosos esfuerzos, la movilidad ha ofrecido alternativas viables y eficaces para controlar y reducir la contaminación atmosférica y contar con un abanico más amplio de modos de transporte para todos. Ejemplo de ello tenemos en el desarrollo de sistemas de transporte público masivo y el fomento al uso de medios de transporte no motorizados, como las bicicletas.

Al respecto, la actual Estrategia Nacional de Cambio Climático establece como una opción de reducción de emisiones y de certificación de dicha reducción el **Transporte Limpio**, que está compuesto por *Sistemas de transporte que adoptan estrategias, tecnologías y mejores prácticas; son eficientes y con bajas emisiones de carbono. Algunos ejemplos de proyectos de transporte limpio podrían ser: sistemas de autobuses tipo BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés), Tranvías, Trenes Ligeros, Trenes Suburbanos y Metros, corredores integrados de transporte masivo, optimización de rutas de transporte público; la integración de estaciones y terminales, construcción de ciclovías e instalaciones para estacionamiento de bicicletas en las estaciones de transporte masivo, las medidas de mejoramiento de la operación del tránsito como intersecciones, señalamiento y estacionamientos públicos.* Esto incluye tanto al transporte de pasajeros como al transporte de carga, haciéndolo más amigable para el ambiente y las personas.

Tratados internacionales relacionados con la movilidad.

Existen tratados internacionales vinculantes para México, así como declaraciones y principios de naturaleza internacional, todos relacionados con la movilidad. Siendo los primeros Ley Suprema de la Unión y los segundos referencia e impulsores de políticas públicas internas, daremos cuenta de los más importantes:

- **Declaración Universal de los Derechos Humanos**, que en su artículo 13 establece el derecho de toda persona a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado, así como el derecho a salir de cualquier país (incluyendo el propio) y a regresar a su país.
- **Convención Americana sobre Derechos Humanos**, conocida como Pacto de San José, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de mayo de 1981, establece en su artículo 22, párrafo primero, que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.
- **Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer**, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1981, que en su artículo 14.2, inciso h), dispone la obligación de los Estados para adoptar todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales a fin de asegurar, en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, y en particular le asegurarán el derecho, entre otros a gozar de condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de la vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, el transporte y las comunicaciones.
- **Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y Protocolo Facultativo**, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de mayo de 2008, establece en su artículo 20 la obligación del Estado Mexicano de adoptar las medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, como son:

- a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible.
 - b) Facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible.
 - c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad.
 - d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.
- **Pacto Internacional sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales**, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1981, que en su artículo 11, párrafo 1, reconoce el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia. La Observación general Núm. 4, del 13 de diciembre de 1991, del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, ha interpretado que "...el derecho a la vivienda no se debe interpretar en un sentido estricto o restrictivo que lo equipare, por ejemplo, con el cobijo que resulta del mero hecho de tener un tejado por encima de la cabeza o lo considere exclusivamente como una comodidad. Debe considerarse más bien como el derecho a vivir en seguridad, paz y dignidad en alguna parte." En esta amplitud, se considera que una infraestructura básica adecuada y una situación adecuada en relación con el trabajo y los servicios básicos, todo ello a un costo razonable, forma parte del derecho a un nivel de vida adecuado para sí y su familia.
 - **Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores**, que en su artículo 26 prevé el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal, el cual debe permitir que la persona mayor pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida. Establece la obligación para que los Estados Parte adopten de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso.
 - **Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes**, que en su artículo 7 Derecho a la democracia participativa establece, como derecho humano fundamental el derecho a la movilidad universal, que reconoce el derecho de toda persona a migrar y establecer su residencia en el lugar de su elección (párrafo 2) y el derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, pues toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas.

- **Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad**, que en su Artículo XIII Derecho al transporte público y la movilidad urbana, establece lo siguiente:
 - a) Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).
 - b) Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.
 - c) Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

La movilidad como derecho humano tiene un amplio respaldo internacional, tanto en la parte obligatoria como en la de declaraciones y principios. Su importancia en el desarrollo de las personas y el mejoramiento sensible de las condiciones de los individuos que viven en zonas metropolitanas refuerzan la necesidad de establecer al más alto nivel normativo este derecho fundamental.

La movilidad en las legislaciones locales.

Como vimos en párrafos anteriores, la movilidad ha estado tradicionalmente asociada al transporte y esta actividad ha generado desde siempre, que los congresos de los Estados legislen sobre transporte, tránsito y vialidad, siendo común su sinonimia con la movilidad. Esta razón legislativa histórica y la necesidad de reformar y/o transformar los sistemas de transporte locales, ha hecho que originariamente el concepto de movilidad se asiente, recoja y desarrolle en las leyes estatales de transporte, tránsito y/o vialidad.

Además, el reciente interés de los gobiernos de los estados de acceder a medios de financiamiento nacional e internacional, a través del programa federal “Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo” (PROTRAM) para el establecimiento de programas integrales de movilidad sustentable (PIMUS) y de sistemas integrales de transporte público masivo (como el Optibús en León, el Mexibús en el Estado de México o el Metrobús de la Ciudad de México, entre otros), ha estimulado que las leyes de transporte se transformen en ordenamientos legales de movilidad (derogándose, abrogándose y expidiéndose otros nuevos), debido a que el PROTRAM establece, entre diversos requisitos, que los gobiernos locales y municipales que quieran acceder a su programa de financiamiento deberán contar con normas explícitas que garanticen la implementación y el buen funcionamiento operativo, administrativo y financiero de los PIMUS y los sistemas de transporte público masivo.

Esta tendencia de transformación se ha venido incrementando de manera reciente, ya que son varios los Estados que cuentan con leyes de movilidad. De las 31 entidades federativas, 14 tienen cuerpos legales dedicados a la movilidad como concepto integral o como derecho asociado a la actividad de transporte, tránsito y/o vialidad, llegando casi al 50% de las entidades con un

modelo afín a la movilidad. Estas entidades son: Aguascalientes, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Nuevo León, Oaxaca, Querétaro, Quintana Roo y Tabasco. Además, otros estados están trabajando en un impulso similar de mejoramiento de la calidad de vida de la población a través de la movilidad sustentable, como es el caso del Estado de Baja California Sur.

A continuación se expone una Tabla en la que se da cuenta de las legislaciones estatales existentes en las materias de movilidad y de transporte, en las que se indica su denominación, fecha de publicación en el periódico oficial de cada entidad federativa, y el objeto de cada ley:

Tabla 1. Legislación en materia de movilidad en las Entidades Federativas*

ENTIDAD FEDERATIVA	DENOMINACIÓN	FECHA DE PUBLICACIÓN	OBJETO
1. Aguascalientes	Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes	30/04/2018	Tutelar el derecho a la movilidad, estableciendo las bases, normas y principios para la planeación, programación, proyección, regulación, coordinación, implementación, gestión y control de la movilidad de personas y transporte de bienes en el Estado y sus municipios, mediante la creación de sistemas de movilidad integral y de transporte.
2. Ciudad de México	Ley de Movilidad del Distrito Federal	14/07/2014	Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.
3. Coahuila de Zaragoza	Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza	26/12/2014	I. Garantizar a todas las personas que se encuentren en el estado el derecho a moverse por el territorio, especialmente por los centros de población, los pueblos, sus calles y avenidas de manera segura, ambientalmente amigable y eficiente; entendiéndose por esto la posibilidad de transitar a pie, en bicicletas, motocicletas, y cualquier vehículo de dos ruedas de tracción mecánica, eléctrica o cualquier otro tipo de energía; así como el derecho a contar con medios colectivos de transporte públicos que sean eficientes, de amplia cobertura de rutas y horarios, permitiendo la reducción

de tiempo en las distancias a recorrer, la disminución de la contaminación atmosférica y sonora, así como los embotellamientos propios del tráfico y las cargas vehiculares de gran volumen;

II. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

III. Establecer el sistema de ciclovías y el de aparcamiento seguro de bicicletas en todos los municipios del estado;

IV. Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas relativas a la movilidad sustentable;

V. Establecer las acciones coordinadas que deberán observar los municipios, el estado y los entes públicos en la materia de la presente ley.

4. Colima

Ley de Movilidad
Sustentable para el Estado de Colima 30/01/2017

Establecer las bases y directrices para planificar, organizar, regular, ejecutar, controlar, evaluar y gestionar la movilidad de personas y bienes; respetando la concurrencia de los derechos humanos para un libre tránsito sustentable, consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima, y en el marco legal aplicable, mediante una Política Estatal de Movilidad orientada para asegurar el poder de elección de la población que permita su efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades del desarrollo personal y el bienestar de la colectividad en su conjunto, procurando un equilibrio transversal entre los factores de desarrollo urbano, social, económico, turístico, medioambientales y sociales, en forma articulada, integral y sistemática.

5. Guanajuato	Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios	18/03/2016	Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías, garantizando a todas las personas que se encuentren en el Estado, las condiciones y derechos para su desplazamiento por el territorio, especialmente por los centros de población y las vías públicas, de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.
6. Guerrero	Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero	06/06/1989	El transporte vehicular de personas y bienes, y el uso de las vías públicas de jurisdicción estatal, son de interés social y de orden público y se regirá por esta Ley y demás disposiciones aplicables.
7. Hidalgo	Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo	30/07/2018	Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías por medios terrestres, así como registrar y regular el Servicio de Transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas de competencia estatal.
8. Jalisco	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco	10/08/2013	<p>I. Determinar los sujetos activos de la movilidad que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, los usuarios y conductores del servicio público de transporte, masivo y colectivo, así como los de carga pesada;</p> <p>II. Regular la movilidad y el transporte en el estado de Jalisco, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;</p> <p>III. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las</p>

			<p>personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial;</p> <p>IV. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;</p> <p>V. Establecer la coordinación del Estado y los municipios para integrar y administrar el sistema de vialidad, tránsito y transporte, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y</p> <p>VI. Establecer los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la cultura y educación vial.</p>
9. México	Ley de Movilidad del Estado de México	12/08/2015	<p>Establecer las bases y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública para planear, regular, gestionar y fomentar la movilidad de las personas en el Estado de México, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo o modalidad de transporte.</p>
10. Nuevo León	Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León	30/09/2006	<p>Regular la movilidad de pasajeros y el transporte de carga, el transporte público de pasajeros lo podrá proporcionar el Estado, o lo encomendará a personas físicas o morales, mediante el otorgamiento de concesiones y permisos en los términos que señala esta Ley y su Reglamento, bajo los principios rectores de racionalización, modernización, uso adecuado y el mejor aprovechamiento de las comunicaciones viales en beneficio de la sociedad.</p>
11. Oaxaca	Ley de Tránsito, Movilidad y Vialidad del Estado de Oaxaca	11/04/2016	<p>I. Regular el tránsito de personas y vehículos en el Estado, para establecer el orden y control de la circulación peatonal y vehicular en las vías públicas, de competencia estatal;</p> <p>II. Establecer la coordinación del Estado con</p>

los Municipios, para integrar y administrar el servicio de tránsito y vialidad de personas y vehículos, de conformidad con las disposiciones normativas de la materia, y III. Establecer y desarrollar las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las personas, así como, preservar el libre tránsito, el orden y la paz pública, comprendiendo la prevención de los delitos, auxiliando en la investigación y persecución para hacerla efectiva, así como, la aplicación de las sanciones por infracciones administrativas, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables, en las respectivas competencias establecidas en las Constituciones Federal y del Estado.

12. Querétaro de Arteaga

Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro

03/03/2012

Establecer las bases, programas y lineamientos generales para planear, ordenar, regular, administrar, supervisar, dar seguridad y protección a la movilidad de las personas y, garantizar el desarrollo del transporte público, y especializado en el Estado de Querétaro, bajo criterios generales de movilidad, sustentabilidad, racionalidad, economía, conveniencia, tiempo, comodidad, seguridad, uso adecuado y mayor aprovechamiento de la infraestructura vial, que atiendan fundamentalmente a las necesidades actuales y futuras de desplazamiento, en relación con los centros de población, polos de desarrollo industrial o comercial y de cualquier otro que lo requiera, a fin de elevar la calidad de vida de las personas.

13. Quintana Roo

Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo

14/06/2018

Garantizar la promoción, el respeto, la protección y la garantía del derecho humano a la movilidad, establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, así como garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad

y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto. Las disposiciones contenidas en la presente Ley son de observancia general, orden público e interés general.

14. Tabasco

Ley de Transportes para el Estado de Tabasco

25/10/2014

I.- Establecer las bases para planear, regular, administrar, controlar y supervisar la movilidad de las personas y el servicio de transporte público y privado;

II.- Definir la competencia y atribuciones del Ejecutivo del Estado y de los Municipios en materia de transporte, así como establecer las bases para la coordinación entre los tres órdenes de gobierno: federal, estatal y municipal;

III.- Establecer los procedimientos administrativos a que deberán sujetarse las personas que intervengan en la prestación del servicio de transporte público y privado, los usuarios y las autoridades en el ejercicio de sus atribuciones y en el ámbito de su competencia, así como los correspondientes recursos administrativos o medios de defensa;

IV.- Procurar que el transporte garantice la libertad de tránsito, la seguridad, la **movilidad**, y la accesibilidad, así como las condiciones apropiadas a cada tipo de servicio, de manera que no se afecte el orden de las vías públicas de jurisdicción estatal;

V.- Garantizar que los servicios de transporte público se presten bajo los principios de: puntualidad, higiene, orden, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia y sustentabilidad; y

VI.- Determinar los requisitos y condiciones para establecer y operar servicios auxiliares en materia de transporte.

*Elaboración propia.

El impulso federal a la legislación local de la movilidad.

Esta tendencia de legislar sobre movilidad en los estados también está siendo impulsada, de manera importante, desde la Federación a través programas de infraestructura y sociales que tienen como objetivo el mejoramiento directo de las condiciones de vida de las personas a través de sistemas más eficientes, menos contaminantes al medio ambiente, favorables con las condiciones de reducción de gases de efecto invernadero que causan el cambio climático y más amigables con las personas, desde niños hasta adultos mayores. El PROTRAM, del que hemos hablado, es uno de ellos, pero también existen otros planes y programas relevantes, que expresamente tratan el tema de la movilidad sustentable como uno de sus objetivos principales, como son:

- El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.
- El Programa Sectorial de Desarrollo Agrario y Territorial y Urbano 2013-2018.
- El Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2013-2018.
- El Programa Nacional de Vivienda 2014-2018.
- La Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable.
- La Estrategia Nacional de Cambio Climático.

Véase de la enunciación de estos programas, la relación/vinculación de la movilidad con otros derechos humanos como los asentamientos humanos, la vivienda y el medio ambiente sano que, por una parte, son materia de políticas públicas federales y locales propias y, por otro lado, son tratados bajo un mismo rubro de desarrollo tratándose de la movilidad.

Así las cosas, los programas gubernamentales reconocen la importancia de la movilidad como un tema complejo, que involucra diversos aspectos sustantivos que, por ello, requiere de un desarrollo exclusivo para su inclusión, programación, financiamiento e implementación en las órbitas locales, sean estatales o municipales.

Una ley general para fortalecer y ordenar la movilidad.

Las leyes generales son leyes reglamentarias de la Constitución Política Mexicana, que establecen la concurrencia de los tres órdenes federales respecto del tratamiento regulatorio y administrativo de una misma materia, conforme a las competencias constitucionales originarias previstas en los artículos 73 (Congreso Federal), 115 (Municipios), 116 (Estados) y 122 (Ciudad de México) de la propia Constitución, como una excepción al principio competencial residual previsto en el artículo 124 también constitucional. Esa concurrencia se ha desarrollado como distribución de competencias, que presupone la existencia de una materia común y su atención competencial diferenciada de cada uno de los tres órdenes de gobierno, federal, estatal, municipal y de alcaldías de la Ciudad de México.

En este sentido, esta Iniciativa de reformas a la Constitución Federal propone que el Poder Constituyente Permanente otorgue al Congreso de la Unión la facultad expresa de expedir una ley general que establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los Municipios y

las alcaldías de la Ciudad de México para la regulación y administración de la movilidad libre y voluntaria, habiéndola establecido previamente como derecho humano.

Esta propuesta descansa en la siguiente justificación:

1. La movilidad se relaciona con materias que han sido reguladas a partir de leyes generales de concurrencia o de distribución de competencias. Tal es el caso de los asentamientos humanos (Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano), la protección de la salud (Ley General de Salud), el equilibrio ecológico y la protección al ambiente (Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y Ley General de Cambio Climático), la igualdad entre mujeres y hombres (Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres), los derechos de los niños, niñas y adolescentes (Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes) y los derechos de personas con discapacidad (Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).
2. Las leyes generales han sido acompañadas o precedidas por el reconocimiento explícito de derechos humanos, posibilitando su promoción, respeto, protección y garantía en la órbita pública. Esto es deseable para la movilidad si se establece como derecho humano, como se está proponiendo en este mismo instrumento legislativo.
3. La movilidad como derecho humano no es un tema de competencias exclusivas, sino concurrentes por propia naturaleza, ya que la Federación, los Estados, los Municipios y las Alcaldías, conforme a sus diversos sistemas jurídicos, cuentan con regulaciones que inciden directa o indirectamente en la movilidad. De esta manera se podría ordenar mejor la materia, para el desarrollo diferenciado y coordinado de acciones públicas de movilidad, con la participación de los sectores social y privado.
4. Cada entidad federativa ha regulado la movilidad coincidiendo en algunos temas y con diferencias importantes en otros. Por esta razón, se considera que una ley general establecería los elementos comunes que deben observarse en las legislaciones locales de movilidad, de manera que las existentes puedan ser revisadas y, en su caso, modificadas, por los congresos locales, y las que se pretendan expedir tengan un marco material común a desarrollar, todo en aras de beneficiar a las personas como eje central de la movilidad voluntaria y sustentable.

Cabe aclarar que la propuesta de dotar al Congreso Federal de una atribución expresa para legislar en la materia de movilidad, no busca afectar ni mucho menos invadir atribuciones de las entidades federativas y de los municipios y alcaldías; por el contrario, pretende fortalecerlas y contribuir a su mejor desarrollo y desempeño por varias vías como la de planeación y programación que hemos mencionado. Además, se busca determinar y delimitar las atribuciones federales en esta materia, ya que la misma dinámica de confusión entre transporte y movilidad se presenta a nivel federal a partir de las leyes de Vías Generales de Comunicación, de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y otros ordenamientos jurídicos relacionados, cuya evolución se estima necesaria a partir de la promoción, respeto, protección y garantía del derecho humano a la movilidad.

Por lo expuesto, someto a consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 4o. Y 73 DE

LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN MATERIA DE MOVILIDAD LIBRE Y VOLUNTARIA.

ARTÍCULO ÚNICO. Se **Adiciona** un nuevo párrafo séptimo al artículo 4º y una nueva fracción XXIX-A Bis al artículo 73, ambos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4o. ...

...
...
...
...
...

La movilidad libre y voluntaria es un derecho humano que será promovido, respetado, protegido y garantizado por el Estado, en la forma y términos que dispongan las leyes, sujetándose a los principios de seguridad, igualdad, inclusión, accesibilidad, sustentabilidad, comodidad, eficiencia y calidad para el desarrollo integral de las personas. La Ley que expida el Congreso de la Unión establecerá la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en la materia de movilidad libre y voluntaria.

...
...
...
...
...
...
...

Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

I a XXIX-Z...

XXIX-A Bis. Para expedir la ley general que establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad libre y voluntaria.

XXX a XXXI...

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor a partir del día hábil siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO SEGUNDO.- El Congreso de la Unión expedirá la ley general a que se refiere la fracción XXIX-A Bis del artículo 73 del presente Decreto, en un lapso de doscientos sesenta días naturales

contados a partir de la entrada en vigor de este instrumento.

Atentamente

Sen. María Guadalupe Saldaña Cisneros

Dado en el Salón de Sesiones de la H. Cámara de Senadores, en la Ciudad de México, a 8 de noviembre de 2018.