

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA, PARA QUE CON BASE EN SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES, IMPLEMENTE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD EN EL ESTADO DE PUEBLA, A LA FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO DE PUEBLA A REALIZAR LAS INVESTIGACIONES NECESARIAS CON LA FINALIDAD DE IMPARTIR JUSTICIA Y GARANTIZAR LA REPARACIÓN INTEGRAL DEL DAÑO A LAS VÍCTIMAS DEL ATROPELLAMIENTO OCURRIDO EL PASADO 30 DE ABRIL EN LA VÍA RECREATIVA METROPOLITANA, ASÍ COMO A LOS GOBIERNOS Y CONGRESOS LOCALES DE LAS TREINTA Y DOS ENTIDADES FEDERATIVAS, PARA QUE CON BASE EN SUS ATRIBUCIONES, ARMONICEN SUS LEGISLACIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, E IMPLEMENTEN LAS ACCIONES NECESARIAS A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD DE TODAS LAS PERSONAS BAJO CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL, ACCESIBILIDAD, EFICIENCIA, SOSTENIBILIDAD, CALIDAD, INCLUSIÓN E IGUALDAD, PRESENTADO POR LOS DIPUTADOS JORGE ÁLVAREZ MÁYNEZ Y EL DIPUTADO SALOMÓN CHERTORIVISKI WOLDENBERG, INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

Quienes suscriben, Jorge Álvarez Máynez y Salomón Chertoriviski Woldenberg diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura en la Cámara de Diputados, con fundamento en lo señalado en los artículos 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 116 y 122, numeral 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a la consideración de la Comisión Permanente la siguiente proposición con punto de acuerdo, con base a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. La Vía Recreativa Puebla es un programa dominical implementado por el Gobierno de la Ciudad de Puebla que emplea espacios públicos para el deporte y la recreación, mismo que habilita una ruta libre de automóviles motorizados para que las personas puedan disfrutar de manera segura el andar en bicicleta, correr o pasear con la familia y mascotas.

Dicho programa se extiende el último domingo de cada mes, por lo que la Vía Recreativa se convierte en una Ciclovía Metropolitana, que opera bajo la coordinación del Gobierno del Estado y la Secretaría de Movilidad Municipal. Esta ciclovía incrementa su recorrido abarcando una ruta continua que va del Parque Ecológico hasta los municipios de San Andrés y San Pedro Cholula.¹

Lamentablemente, el pasado 30 de abril, en la Vía Recreativa Metropolitana de Puebla, ubicada en la recta a Cholula se dio a conocer la noticia de un atropellamiento de tres ciclistas ocasionado por el conductor de una camioneta que invadió el carril exclusivo destinado para el paseo dominical. Según testigos, minutos antes del atropellamiento, dicho automovilista había tenido un altercado con policías estatales que resguardaban la ciclovía.

Desafortunadamente, un adolescente de 16 años, identificado como Agustín Medina murió luego del atropellamiento, mientras que las otras dos personas afectadas resultaron heridas y fueron trasladadas para recibir atención médica especializada. De acuerdo a la prensa local, una de las personas heridas es una mujer de 25 años quien se encuentra en estado grave.

Luego de los hechos ocurridos, el gobernador del Estado emitió un comunicado para lamentar lo ocurrido e informó sobre la colaboración entre las autoridades estatales, municipales y la Fiscalía del Estado a fin de llevar a cabo las diligencias correspondientes.

Asimismo informó que luego de que el conductor se había dado a la fuga, la Fiscalía General del Estado reportó a un presunto responsable detenido, y que se encuentran haciendo las indagatorias necesarias para esclarecer los hechos.

¹Gobierno Municipal de Puebla. “Vía Recreativa Puebla” Recuperado de: <https://imd.pueblacapital.gob.mx/gran-paseo/item/84-regresa-la-via-recreativa-puebla>

No obstante, diversas usuarias y usuarios de la Vía Recreativa, cuestionaron a través de redes sociales la seguridad brindada por parte de las autoridades a las personas ciclistas en el paseo dominical, y exigieron mayores medidas de protección, para quienes usan la bicicleta como medio de transporte, no solo durante el paseo dominical, si no en su vida cotidiana.

De la misma forma, comentaron que la capacidad de respuesta en caso de atropellamiento por parte de las autoridades no es la más óptima, pues aseguran que la atención a las víctimas se dio luego de varios minutos de retraso lo que provocó mayores complicaciones.

II. Al respecto, cabe mencionar que el próximo 17 de mayo se cumple un año de la publicación en el Diario Oficial de la Federación, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, marcando el inicio de una nueva normativa de nivel federal que integra y coordina la participación de los tres órdenes de gobierno (federal, estatal y municipal) en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y que además contempla que toda política en la materia deberá atender los siguientes principios²:

- **Accesibilidad.** Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales y eliminar obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas.
- **Calidad.** Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas.
- **Confiability.** Ofrecer certeza a las personas usuarias de los servicios de

² DOF. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Diario Oficial de la Federación. Recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0

transporte de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, con el objetivo de que éstas puedan planear de mejor manera sus recorridos.

- **Diseño universal.** A fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población.
- **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles.
- **Equidad.** Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad.
- **Habitabilidad.** Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad.
- **Inclusión e Igualdad.** Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad.
- **Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes.**
- **Multimodalidad.** Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado.
- **Participación.** Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública.
- **Perspectiva de género.** Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres.
- **Progresividad.** Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, de manera progresiva y gradual.
- **Resiliencia.** Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor.
- **Seguridad.** Proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.
- **Seguridad vehicular.** Promover la protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de

muerte o lesiones graves en caso de siniestro.

- **Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras.
- **Transparencia y rendición de cuentas.** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa.
- **Transversalidad.** Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad.
- **Uso prioritario de la vía o del servicio.** Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad y las personas con movilidad limitada, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Asimismo, es importante recordar que en el Segundo Transitorio de dicho Decreto, se estableció que los 32 Congresos Locales en las entidades federativas deberán en un plazo no mayor a 180 días naturales, homologar su legislación local con lo dispuesto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.³

III. Si bien la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial dentro de nuestro marco normativo representa un avance importante en la materia, es relevante avanzar en la ejecución de la misma para alcanzar los objetivos antes referidos y con eso garantizar el derecho humano a la movilidad referido en el artículo 4 de nuestra Constitución, que a la letra dice lo siguiente:

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

³ DOF. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Diario Oficial de la Federación. Recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0

De la misma forma, aplicar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial puede dar como resultado la disminución de los hechos viales que a diario ocurren en las calles y carreteras mexicanas y que de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP)⁴, México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año, además de que los siniestros viales constituyen actualmente la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general.

Para el caso específico de Puebla, a pesar de que ya transcurrieron los 180 días establecidos por el transitorio antes mencionado, no se ha dado la homologación de su legislación local con la legislación federal, la cual resulta fundamental para aterrizar las bases que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial plantea, y con eso generar un impacto visible para las y los habitantes en todas las entidades federativas.

En Movimiento Ciudadano, consideramos que es importante que la movilidad y seguridad vial se pongan en el centro de la conversación de las autoridades de Puebla, así como de otras entidades federativas que se encuentran retrasadas en su legislación, para avanzar en estos temas tan importantes para la construcción de ciudades más habitables, humanas y seguras.

Asimismo, para que los gobiernos estatales inviertan un porcentaje de sus recursos presupuestales que contribuyan a alcanzar los objetivos de la política de movilidad estatal y municipal, priorizando transporte no contaminante, infraestructura peatonal y ciclista, así como la promoción del desarrollo urbano sustentable, basado en criterios que reduzcan el uso indiscriminado del automóvil privado, y priorizando sistemas de transporte sustentable.

V. Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de la Comisión Permanente

⁴ Treviño S. "Consejos para prevenir accidentes viales." Gaceta INSP. Recuperado de: <http://gaceta.insp.mx/?vol=1>

del Honorable Congreso de la Unión la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno del Estado de Puebla, para que en el marco de sus atribuciones y competencias, implemente las medidas necesarias que propicien la reparación integral del daño en favor de las víctimas y sus familiares, así como a otorgar garantías de seguridad y de no repetición con la finalidad de proteger la integridad física de las y los usuarios de la Vía Recreativa Metropolitana de Puebla, y a garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas bajo condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad

SEGUNDO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Fiscalía General del Estado de Puebla a realizar de manera exhaustiva las investigaciones necesarias con la finalidad de fincar responsabilidades al responsable del atropellamiento ocurrido en la Vía Recreativa Metropolitana de Puebla, e impartir justicia a las víctimas y sus familiares, así como a garantizar la reparación integral del daño de las mismas.

TERCERO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Congreso del Estado de Puebla a armonizar, o en su defecto, legislar en materia de Movilidad y Seguridad Vial, para dar cumplimiento al Segundo Transitorio del Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicado el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación, mismo que su plazo ha sido vencido para aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia.

CUARTO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a los Congresos locales de las treinta y dos Entidades Federativas a armonizar, o en su defecto, legislar en materia de Movilidad y Seguridad Vial, para dar cumplimiento al Segundo Transitorio del Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y

Seguridad Vial, publicado el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación, mismo que su plazo ha sido vencido para aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia.

QUINTO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a los Gobiernos locales de las treinta y dos Entidades Federativas, para que en el marco de sus atribuciones, implementen las acciones necesarias, a fin de garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas bajo condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

ATENTAMENTE



Diputado Jorge Álvarez Máñez
Coordinador del Grupo Parlamentario de
Movimiento Ciudadano en la
Cámara de Diputados

Diputado Salomón Chertoriviski
Woldenberg
Diputado Integrante del Grupo
Parlamentario de Movimiento Ciudadano
en la Cámara de Diputados

Dado en la sede la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, a 3 de mayo de 2022.