



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA

2232

Asunto	Agenda iniciativa
Oficio	VHNGP/143/2022

**DIP. ALEJANDRA MARÍA ANG HERNÁNDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.
PRESENTE.-**

BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA
26 SEP 2022
OFICIALIA DE PARTES

Aprovecho este conducto para enviarle un cordial saludo y a su vez solicitarle su valiosa intervención para que se agende en la próxima sesión ordinaria, la presente **Iniciativa de reforma al artículo 27 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, que adiciona la fracción XLVII**, con el objetivo de dotar de atribuciones al poder legislativo, para legislar en materia de movilidad y seguridad vial.

Sin otro particular por el momento agradezco de antemano su atención a la presente.

A T E N T A M E N T E

Mexicali, Baja California, a 26 de septiembre de 2022

**DIP. VÍCTOR HUGO NAVARRO GUTIERREZ
INTEGRANTE DE LA XXIV LEGISLATURA DEL CONGRESO
DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**

26 SEP 2022



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA

**DIP. ALEJANDRA MARIA ANG HERNANDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.**

El suscrito, diputado Víctor Hugo Navarro Gutiérrez, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA de la XXIV Legislatura del Congreso del Estado de Baja California, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 27 y 28 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como los artículos 110, 112, 115, 119, 160 y 161 de la Ley Orgánica de Poder Legislativo, someto a consideración del Pleno la presente **INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 27 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA, QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN XLVII**, a fin de dotar de atribuciones al poder legislativo, para legislar en materia de movilidad y seguridad vial, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Los Derechos Humanos son el conjunto de prerrogativas sustentadas en la dignidad humana, cuya realización efectiva resulta indispensable para el desarrollo integral de la persona.

En México, muchas de estas prerrogativas, ya se recogen en diversa normatividad nacional, mas, con independencia de esta, México se encuentra obligado a cumplir con los tratados internacionales de los que es parte.

Una de estas prerrogativas, es el derecho a la Accesibilidad, relativo a las medidas pertinentes que se deben tomar, para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Este derecho, integra temas como el uso de la ciudad, la movilidad, la seguridad vial entre otros.

Algunos de los instrumentos internacionales que contemplan estos temas son:

La Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969 (Pacto de San José).

Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1988 (Protocolo de San Salvador).

Resaltamos el artículo 11 del Protocolo de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, que establece que toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente

sano y contar con servicios públicos básicos y que los Estados partes promoverán la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente.

Sobre las personas con discapacidad en su artículo 18, el Protocolo establece que los Estados partes se comprometen a incluir de manera prioritaria en sus planes de desarrollo urbano la consideración de soluciones a los requerimientos específicos generados por las personas con discapacidad.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 2007 reconoce expresamente los derechos humanos de accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad, declarando en sus artículos 9 y 20 respectivamente:

El artículo 9 sobre la accesibilidad señala que los Estados Partes adoptarán medidas para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso en las vías públicas, el transporte, entre otras instalaciones exteriores e interiores.

En este sentido, México deberá desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público.

A su vez, el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, sobre la movilidad personal, obliga a los Estados Partes a tomar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, facilitando su movilidad mediante tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, poniéndolos a su disposición a un costo asequible.

En este sentido, la SCJN ha emitido tesis jurisprudenciales interpretando el texto de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en el sentido de distinguir ambos derechos, el de accesibilidad y movilidad haciéndolo de la siguiente manera:

“La movilidad personal se refiere a las medidas de apoyo a la persona para favorecer su movimiento y desplazamiento, mientras que la accesibilidad viene referida a aquellas medidas dirigidas a facilitar, en lo conducente, al acceso de las personas al entorno físico.

Esto es, la movilidad personal se centra en la persona con discapacidad y la accesibilidad al entorno físico en el que se desenvuelve.”

En tesis diversa, la SCJN señala: ***“El derecho humano a la movilidad personal, relacionado con los diversos de vida independiente e integración a la comunidad,***

revisten una significativa importancia, ya que constituyen un presupuesto para el ejercicio de otros derechos humanos consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en las convenciones internacionales, como, entre otros, la autonomía individual, la igualdad de oportunidades y la no discriminación.”

En los instrumentos antes señalados, existe el reconocimiento expreso del derecho humano a la movilidad, así como al de seguridad vial y otros derechos emergentes relacionados en el derecho internacional.

En 2004, se adoptó la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, que, aunque enfocada en la vida urbana, reconoce el derecho a la movilidad entre otros derechos relacionados como: vivienda, agua, desarrollo urbano inclusivo y equitativo y la planificación del desarrollo urbano.

En su artículo XIII, la Carta reconoce que 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).

También señala que las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y establecer áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.

Finalmente, 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 resolución pide a los Estados Miembros, que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes.

Los objetivos generales de estos instrumentos, son la protección de los derechos humanos y el ambiente en los entornos de asentamientos humanos y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Es así que todas las disposiciones jurídicas constitucionales y convencionales en estudio son de observancia obligatoria para el Estado mexicano, por lo que cualquier disposición jurídica deberá estar en armonía con los conceptos jurídicos aquí vertidos.

Una vez configurado el núcleo jurídico constitucional del derecho a la movilidad, y a la seguridad vial, debemos reconocer que éste implica obligaciones específicas de los diversos órdenes de gobierno.

Por lo anterior la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, en su artículo séptimo, establece en su parte relativa lo siguiente:

El disfrute de una movilidad segura en las vialidades del Estado es un derecho que tiene toda persona. La ley establecerá las bases y programas para garantizar la seguridad vial del peatón, conductor y pasajero, en las distintas modalidades del transporte público o privado, incluyendo el no motorizado.

Por su parte, la misma norma constitucional local, establece como atribuciones del titular del Ejecutivo, en su artículo 49 Fracción XXVII lo siguiente:

XXVII.- Promover y fomentar el derecho a la movilidad, garantizando la seguridad vial del peatón, conductor, pasajero, así como el acceso a un transporte público y privado de calidad para los habitantes del Estado.

Acorde con los instrumentos internacionales mencionados en el cuerpo de esta pretensión legislativa, con fecha **17 de mayo de 2022**, se Publicó el siguiente decreto:

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DECRETA: SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Mismo decreto Publicado por el presidente de la república, ciudadano ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley (***Ley General de Movilidad y Seguridad Vial***) en cuyo transitorio segundo establece lo siguiente:

Segundo. El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

No obstante, lo anterior expuesto, es el caso que dentro de las atribuciones otorgadas en el artículo 27 de la Constitución local al poder legislativo, este no cuenta con atribuciones específicas, para legislar sobre los temas tan importantes como son los de movilidad y seguridad vial.



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA

Legislación que en su caso, ayudaría a sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.

Como se sabe, en nuestro estado, a la fecha se ha legislado en el tema de la movilidad (**Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California**), Ley que fue Publicada en Periódico Oficial No. 17, Sección II, de fecha, 27 de marzo de 2020, Tomo CXXVII.

Sin embargo dicha ley, se hizo con el enfoque de reglamentar el sistema de transporte público, sin atender los temas que reconocen otras leyes locales como, Ley de Igualdad entre hombres y mujeres, Ley de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia, Ley General Para la Inclusión de Personas con Discapacidad y otros instrumentos internacionales, mencionados más arriba en los cuales se otorgan derechos de seguridad vial, y accesibilidad a las personas con discapacidad y adultos mayores entre otros.

Lo anterior se aprecia en el artículo primero de la legislación local al establecer quiénes son los sujetos de dicha normatividad al disponer:

Son sujetos de la aplicación de la presente Ley y de su Reglamento, las autoridades, las entidades y organismos públicos o privados, y las personas físicas o morales, permisionarias o concesionarias, que otorguen el servicio de traslado de pasajeros o de carga, o bajo cualquier modalidad realicen las actividades a que se refiere el presente ordenamiento y la reglamentación respectiva.

Por lo anterior se requiere homologar la legislación local a la nueva legislación general, señalada más arriba, la cual integra temas que la legislación local no contempla.

Por mencionar otros temas, no considerados en la legislación de movilidad local, mencionararía en términos generales los siguientes:

Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA

Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

Atención médica pre hospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;

Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio.

Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

Lo anterior entre muchos otros temas, que, de no considerarse, se violentarían los derechos relacionados con la accesibilidad, la seguridad vial y la movilidad, amén de la violación a otros derechos humanos contemplados en instrumentos internacionales, que sí, atiende la legislación general objeto del decreto mencionado más arriba.

De lo anterior Consideramos que resulta de suma importancia para Baja California, que el poder legislativo, cuente con las atribuciones constitucionales idóneas y específicas, para atender el transitorio segundo del decreto referido más arriba, es decir expedir en su caso, una ley de movilidad y seguridad vial, homologando las disposiciones locales a la ley general ya referida.

Es por todo lo anterior que se propone:

ÚNICO:

INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 27 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA, QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN XLVII, PARA QUEDAR COMO SIGUE:

ARTÍCULO 27.- Son facultades del Congreso:

I a la XLVI...

XLVII.- Legislar en materia de Movilidad y Seguridad Vial.



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA

TRANSITORIOS

PRIMERO. Aprobada la presente reforma por el Pleno del Congreso, tórnese a los Ayuntamientos para el trámite previsto en el artículo 112 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California.

SEGUNDO. Agotado el proceso legislativo y de obtener la aprobación de la mayoría de los Ayuntamientos, emítase la declaratoria de incorporación constitucional correspondiente, remitiéndose al titular del Poder Ejecutivo para su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

TERCERO. La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

CUARTO. El Congreso del Estado tendrá un plazo de 60 días posterior a la promulgación de este decreto para legislar la ley secundaria respectiva.

Mexicali Baja California a 29 de septiembre de 2022.

ATENTAMENTE:

DIP. VICTOR HUGO NAVARRO GUTIERREZ.