

QUE ADICIONA LAS FRACCIONES IV Y V AL ARTÍCULO 7, I A XI AL 72 Y I Y II AL 73 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, RECIBIDA DE LA DIPUTADA MARÍA LETICIA CHÁVEZ PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO, EN LA SESIÓN DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL MIÉRCOLES 31 DE MAYO DE 2023

La que suscribe, María Leticia Chávez Pérez, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 78, párrafo segundo, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 116 y 122, numeral 1, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 55, fracción II, y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de la Comisión Permanente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan las fracciones IV y V, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 7; I a XI, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 72; y I y II, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 73 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La movilidad y la seguridad vial son derechos a que los ciudadanos deben tener acceso para el desarrollo de la sociedad y del país en su conjunto.

La movilidad y la seguridad vial determinan los estilos de vida y moldean las formas de transportarse de millones de personas y mercancías, siempre en movimiento de manera multimodal, y cuyas necesidades son cada vez más variadas; por lo que requieren para ello seguridad.

Que una persona pierda la vida en un siniestro de tránsito no es un asunto menor, así como tampoco debemos percibirlo como algo cotidiano y –por ello– intrascendente. Como poder de Estado, hacerlo sería un error.

La movilidad y la seguridad vial tienen factores de riesgo, que deben ser atendidos por las dependencias encargadas de ello y de acuerdo con las facultades que las leyes les confieren.

El artículo 4o. constitucional decreta en el penúltimo párrafo: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

Pero este derecho no debe implicar muertes y discapacidades provocadas por siniestros de tránsito, por lo que sólo una legislación eficaz en la materia salvará vidas, y evitará lesiones y discapacidades.

Uno de los principios de la modalidad y la seguridad vial es la seguridad, entendido como “toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible”. De acuerdo con el artículo 4o., fracción XV de la ley que nos ocupa, como legisladores debemos actuar de manera responsable para proteger a la sociedad en todos los ámbitos, y uno de ellos es la seguridad vial.

El país empieza a formalizar las llamadas por órganos internacionales, empezamos a recorrer un camino que la sociedad civil ha construido y es momento de que el Estado los acompañe, a fin de visibilizar y materializar la importancia de la movilidad y la seguridad vial, y los efectos negativos que se generan de no hacerlo a fin de proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros. Las materias que nos ocupan requieren que gobierno y sociedad sean corresponsables, y precisamente en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial esto se materializa.

La Organización Mundial de la Salud decretó la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Estamos en 2023, y la ley que nos ocupa fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022. Vamos atrasados como país; es momento de avanzar. Debemos hacerlo con todos los actores involucrados en la materia.

Las cifras las conocemos, pero cómo disminuirlas si no están los actores fundamentales para actuar en favor de ello.

¿Cuál es el reto que tenemos por delante, a que nos hemos comprometido una vez que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial? A escala mundial, las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1.35 millones de muertes, siendo la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años, los peatones y ciclistas representan 26 por ciento de los decesos por accidentes de tráfico. Los conductores y pasajeros de motocicletas representan 28 por ciento de las muertes por accidentes de tráfico, sin omitir que el riesgo de una muerte en el tránsito es tres veces mayor en los países de bajos ingresos que en los de altos ingresos.

En México, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en jóvenes Y estos eventos ocurren sobre todo en fin de semana, principalmente de jueves a domingo en la madrugada.

Factores como la edad, el sexo y la experiencia determinan las causas de los accidentes, ya que los hombres jóvenes sufren cuatro veces más accidentes mortales que las mujeres.

Datos que debemos tomar en cuenta: de acuerdo con la *Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas*, elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "en 2021 se reportaron 340 mil 415 accidentes de tránsito en zonas urbanas, que tuvieron como víctimas a 86 mil 867 personas. No obstante, la mayoría de ellas no fue fatal: 82 mil 466, mientras que 4 mil 401 sí perdieron la vida derivado de estos hechos. Un promedio de 12 muertos diarios.

La tasa nacional de víctimas mortales por accidentes de tránsito quedó establecida en 3.4 por cada 100 mil habitantes.

Por tipo de accidente, los mexicanos fallecieron en mayor porcentaje:

Por colisión con otro vehículo automotor, 22.3;

Por colisión con peatón (atropellamiento), 19.0;

Por colisión con motocicleta, 15.8;

Por colisión con un objeto fijo, 14.0;

Por volcadura 12.11; y

Por salida del camino, colisión con ciclista, animal o ferrocarril, caída de pasajero e incendio, 16.

La movilidad y la seguridad vial deben ser atendidas y, por tanto, legisladas de manera holística, ya que se requiere la participación de diversas dependencias para mejorarlas. En el caso que nos ocupa, el fin es no sólo perfeccionar el marco normativo correspondiente sino salvar el mayor número de vidas humanas, así como disminuir el número de lesiones y discapacidades.

“En la resolución número A/RES/74/2Jl9, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha fijado la ambiciosa meta de reducir a la mitad para 2030 el número de defunciones y lesiones causadas por el tránsito en el mundo.

El país se ajustó a esta resolución, en espera de atenderla. Por ello insto a la Cámara de Diputados y los integrantes de esta Comisión a velar y actuar para cumplir ello. Pero para poderlo hacer hay que incluir a todas las instancias en la materia que tienen en sus manos alcanzar esta meta.

Esperamos que en esta ocasión el país no quede nuevamente rezagado y esta reforma pueda ser aprobada para sumar a concretar un consolidado sistema nacional en la materia.

Como la movilidad y la seguridad vial son materias que requieren la participación coordinada de distintas autoridades, es necesario que éstas se encuentren representadas en el sistema nacional que las administra.

El objetivo del presente proyecto de decreto es que las personas titulares o representantes legales de las Secretarías de Seguridad y Protección Ciudadana, y de Salud formen parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Para mayor claridad respecto a la adición que se propone, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO VIGENTE	PROYECTO DE DECRETO
<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de</p>	<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de</p>

<p>gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.</p> <p>A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:</p> <p>I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;</p> <p>II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p> <p>III. La Secretaría de Economía;</p> <p>IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p>	<p>gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.</p> <p>A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:</p> <p>I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;</p> <p>II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p> <p>III. La Secretaría de Economía;</p> <p>IV. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;</p> <p>V. La Secretaría de Salud; y</p> <p>VI. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local.</p> <p>VII. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p>
<p>Artículo 72. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.</p> <p>Corresponden a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular;</p>	<p>Artículo 72. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.</p> <p>Corresponden a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;</p>

<p>II. Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;</p>	<p>II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;</p>
<p>III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;</p>	<p>III. Proporcionar al Sistema de Información Territorial y Urbano la información respecto a lo establecido en las fracciones V y VI del artículo 29 de la presente ley, así como la que pueda generar en el ámbito de su competencia en la materia, dentro de las vías federales, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad;</p>
<p>IV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;</p>	<p>IV. Diseñar, en conjunto con los demás integrantes del Sistema Nacional, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, planes, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio nacional, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;</p>
<p>V. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y</p>	<p>V. En concordancia con la política nacional, instrumentara y articulara las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito, en las vías federales propias de su competencia;</p>
<p>VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>	<p>VI. Realizar operativos de alcoholimetría por medio de pruebas, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;</p>
	<p>VII. Desarrollar operativos enfocados a proteger la vida e integridad de las</p>

personas, para reducir siniestros de tránsito en las vías federales, considerando los factores de riesgo;

VIII. Instrumentar y promover la realización de campañas de comunicación que permitan sensibilizar e informar a la población sobre la prevención de siniestros de tránsito y factores de riesgo en la materia, atendiendo a lo dispuesto en la ley y contextualizadas a los diferentes grupos poblacionales;

IX. Coadyuvar con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en las vías federales;

X. Administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley;

XI. Implementar programas de capacitación en materia de seguridad vial a su personal;

XII. Remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular;

XIII. Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;

	<p>XIV. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;</p> <p>XV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;</p> <p>XVI. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y</p> <p>XVII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 73. Secretaría de Salud. Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitilaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitilaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p>	<p>Artículo 73. Secretaría de Salud. Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;</p> <p>II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;</p> <p>III. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitilaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p>

La propuesta que presentamos toma en cuenta las buenas prácticas en las materias que nos ocupan: la prevención, vigilancia, educación y sanciones que respondería a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, y a la atención prehospitilaria y hospitalaria, que sería atribución de la Secretaría de Salud.

Con relación a la Secretaría de Salud:

“La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece en el artículo 39 las competencias de la Secretaría de Salud:

- Elaborar y conducir la política nacional en materia de asistencia social, servicios médicos, servicios médicos gratuitos universales y salubridad general.
- Crear y administrar establecimientos de salud.

- Planear, normar, coordinar y evaluar el Sistema Nacional de Salud y proveer la adecuada participación de las dependencias y entidades públicas que presten servicios de salud, a fin de asegurar el cumplimiento del derecho a la protección de la salud.
- Planear, normar y controlar los servicios de atención médica, salud pública, asistencia social y regulación sanitaria que correspondan al Sistema Nacional de Salud.
- Estudiar, adaptar y poner en vigor medidas para luchar contra el alcoholismo.
- Prestar los servicios de su competencia, directamente o en coordinación con los gobiernos de los estados y del Distrito Federal.”

Llama la atención que el artículo 3, fracción XIX, de la Ley General de Salud, considere materia de salubridad general el “Programa para la prevención, reducción y tratamiento del uso nocivo o del alcohol, la atención del alcoholismo y la prevención de enfermedades derivadas del mismo, así como la protección de la salud de terceros y de la sociedad frente al uso nocivo del alcohol”.

El artículo 162 del mismo ordenamiento señala que, para los efectos de esta ley, se entiende por *accidente* el hecho súbito que ocasione daños a la salud, y se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles.

El artículo 163 de misma norma establece:

La acción en materia de prevención y control de accidentes comprende:

- I. El conocimiento de las causas más usuales que generan accidentes;
- II. La adopción de medidas para prevenir accidentes;
- III. El desarrollo de investigación para la prevención de los mismos;
- IV. El fomento dentro de los programas de educación para la salud, de la orientación a la población para la prevención de accidentes;
- V. La atención de los padecimientos que se produzcan como consecuencia de ellos; y
- VI. La promoción de la participación y capacitación de la comunidad en la prevención y primeros auxilios de accidentes.

Para la mayor eficacia de las acciones a que se refiere este artículo, se creará el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, del que formarán parte representantes de los sectores públicos, social y privado.

El 20 de marzo de 1987 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se crea el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, “el cual tiene por objeto proponer las acciones en materia de prevención y control de accidentes a que se refiere el artículo 163 de la Ley General de Salud”. En los considerandos se establece que “los accidentes son un grave problema de salud pública porque ocasionan altas cifras de morbilidad y mortalidad”, así como “que en otros casos, el daño a la salud consecuencia de un accidente se traduce en incapacidades físicas o mentales, temporales o permanentes, parciales o totales, que representan alteraciones en la salud y disminución o pérdida de horas de trabajo y productividad, además del desquiciamiento presupuestal familiar, por gastos imprevistos.

La Secretaría de Salud cuenta con el Programa de Acción Específico, Programa de Prevención de Accidentes, Lesiones y Seguridad Vial 2020-2024, cuyo objetivo es “promover y coordinar acciones inter e intersectoriales en materia de prevención y atención de lesiones accidentales, con base en evidencia científica para contribuir a la reducción de muertes, lesiones y discapacidades”.

Este programa considera entre su fundamento normativo la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Entonces, resulta sorprendente que la Secretaría de Salud no forme parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

En el caso de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana:

Para analizar la propuesta con relación a esta secretaría y la importancia que tiene en el sistema jurídico nacional, es importante establecer esta cronología legislativa.

El 30 de noviembre de 2018 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. “En el artículo transitorio décimo cuarto se establece que las menciones contenidas en otras leyes, reglamentos y, en general, cualquier disposición administrativa a la Secretaría de Gobernación, por lo que se refiere a las facultades transferidas en virtud del presente decreto a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, se entenderán referidas a esta última”.

El 26 marzo de 2019 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Guardia Nacional, donde indica el “artículo segundo transitorio que la Guardia Nacional se constituirá a la entrada en vigor del presente decreto con los elementos de la Policía Federal, la Policía Militar y la Policía Naval que determine en acuerdos de carácter general el presidente de la República”. En el artículo primero transitorio señala que se deberá expedir la Ley de la Guardia Nacional.

Una vez explicados los anteriores decretos, podemos pasar a los marcos normativos que rigen el actuar de esta secretaría a fin de fundamentar el porqué es un actor importante y el cual debe estar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece en el artículo 30 Bis las competencias de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana:

- **Formular la Estrategia Nacional de Seguridad Pública y la propuesta de Programa Nacional de Seguridad Pública.**
- **Proteger a la población ante todo tipo de amenazas y riesgos, con plena sujeción a los derechos humanos y libertades fundamentales.**
- **Salvaguardar la integridad y los derechos de las personas, así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos.**
- **Coordinar el gabinete de seguridad del gobierno federal y proponer acciones tendentes a asegurar la coordinación entre la federación, la Ciudad de México, los estados y los municipios en el ámbito del Sistema Nacional de Seguridad Pública.**

- **Proteger la integridad física de las personas y la prevención de sus bienes;**
- **Desarrollar políticas, normas y sistemas para el debido suministro permanente e intercambio de información en materia de seguridad pública entre otras autoridades competentes.**
- **Establecer un sistema destinado a obtener, analizar, estudiar y procesar información para prevenir delitos.**
- **Establecer mecanismos e instancias para la coordinación integral de tareas y cuerpos de seguridad pública y policial, así como para el análisis y la sistematización integral de la investigación e información de seguridad pública en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Pública.**
- **Coordinar y establecer mecanismos para contar oportunamente como la información de seguridad pública y nacional, así como del ámbito criminal y preventivo.**
- **Coordinar y supervisar la operación de registro público vehicular, a través del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.**

Respecto a lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en el artículo 74 Bis confiere a la Policía Federal Preventiva la facultad de imponer sanciones en las vías federales, así como establecerán mecanismos para el intercambio de información en materia de infracciones entre las Secretarías de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y de Seguridad y Protección Ciudadana.

Con relación al reglamento de tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal, el mismo establece:

El reglamento tiene por objeto regular el tránsito de vehículos, conductores, pasajeros y peatones en carreteras y puentes de jurisdicción federal, preservar la seguridad pública en ellos y la integridad física de sus usuarios.

En el artículo 2 se menciona que se entenderá por Secretaría a la Secretaría de Seguridad Pública, hoy Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

Para entender la importancia de la secretaría y la Guardia Nacional en las vías federales, el artículo 4 del referido reglamento establece:

Artículo 4. La aplicación de las disposiciones del presente reglamento es competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la secretaría de la manera siguiente:

A. Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

- I. Operar la instalación, el mantenimiento y la actualización de los dispositivos para el control del tránsito; y
- II. Realizar todos los actos administrativos necesarios para matricular, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

B. Corresponde a la secretaría, a través de la Policía Federal:

- I. Preservar la vida y la integridad física de los usuarios de las vías federales;
- III. Mantener el orden en las vías federales;

- IV.** Realizar las acciones necesarias para dar fluidez o pronto restablecimiento al tránsito vehicular en las vías federales;
- V.** Prevenir hechos de tránsito que tengan como resultado daños o perjuicios a conductores, pasajeros, peatones o a vías federales;
- VI.** Dirigir el tránsito mediante el uso de las posiciones corporales, los ademanes y las señales visibles y audibles de que trata este reglamento y las indicaciones específicas a los conductores y peatones que el caso amerite;
- VII.** Sancionar a los usuarios de las vías federales que violen las disposiciones de este reglamento;
- VIII.** Vigilar que no sean dañadas las vías federales en general, cualquier bien de propiedad nacional que se encuentre o transite en ellas;
- IX.** Auxiliar a los usuarios de las vías federales que resulten involucrados en hechos de tránsito; solicitar la rápida atención médica de los heridos; detener a los probables responsables por hechos de tránsito y que su conducta podría ser constitutiva de un delito, así como ponerlos a disposición del Ministerio Público correspondiente y, de ser el caso, asegurar los bienes que se encuentren en el lugar de los hechos; imponer las sanciones correspondientes; formular el dictamen técnico a que haya lugar, y ejercer las demás atribuciones que el presente reglamento les otorgue
- X.** Celebrar convenios de coordinación con autoridades federales, de las entidades federativas y de los municipios que tengan por objeto prever los mecanismos que permitan la aplicación y el cumplimiento del presente reglamento;
- XI.** Proporcionar a las autoridades competentes y a los usuarios de la vía federal, información acerca de situaciones anormales del tránsito, sea por daños, condiciones climáticas, hechos de tránsito, desórdenes colectivos o cualquier otra circunstancia que ponga en peligro la seguridad del tránsito;
- XII.** Coadyuvar con las autoridades investigadoras de los delitos, mediante la persecución y captura de delincuentes en el caso de flagrancia y prestar en general el apoyo que le sea solicitado por aquéllas;
- XIII.** Colaborar con las autoridades federales o locales competentes en la salvaguarda de la seguridad nacional y en la atención de desastres y emergencias que pongan en peligro a la población;
- XIV.** Colaborar con las autoridades competentes en acciones tendentes al equilibrio ecológico y la protección del ambiente;
- XV.** Promover, diseñar, ejecutar y evaluar campañas de educación vial y, en su caso, colaborar en aquellas a cargo de las autoridades locales de tránsito:
- XVI.** Tramitar y resolver los recursos administrativos que interpongan los infractores con motivo de la imposición de sanciones; y
- XVII.** Las demás que le confieren el presente reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.

La **Ley de la Guardia Nacional** establece:

Para efectos de la ley se entenderá como secretaría a la Secretaría de Seguridad y Protección

Ciudadana, y como secretario al titular de la Secretaría de Seguridad de Protección Ciudadana, en el artículo 2, fracciones VII y VIII.

La Guardia Nacional es una institución de seguridad pública, de carácter civil, disciplinada y profesional, adscrita como órgano administrativo desconcentrado de la secretaría conforme al artículo 4.

En el artículo 9, fracción II, literal (a), la Guardia Nacional tendrá como atribución y obligación salvaguardar la integridad de las personas y de su patrimonio; garantizar, mantener y establecer el orden y la paz social, así como prevenir la administración de delitos en las carreteras federales y los medios de transportes que operen en las vías generales de comunicación, así como sus servicios auxiliares.

Determinar las infracciones e imponer las sanciones por violaciones de las disposiciones legales y reglamentarias relativas al tránsito en los caminos y puentes federales, así como la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación de acuerdo con el artículo 9, fracción XXXII.

El mismo ordenamiento señala en el artículo sexto transitorio: “Los recursos humanos, financieros y materiales que tenga asignados la Policía Federal se transferirán a la Guardia Nacional de manera gradual , conforme a los acuerdos de transferencia que para tal efecto suscriban los titulares de las unidades de administración y finanzas de la Policía Federal y de la Guardia Nacional, en términos de las directrices que al respecto establezcan la Secretarías de Hacienda y Crédito Público, y de la Función Pública.

Las menciones a la Policía Federal que se realicen en otros ordenamientos se entenderán referidas a la Guardia Nacional, respecto a las facultades y los órganos que a ésta hayan sido transferidos.

Los derechos y las obligaciones que, en su caso, tuviere la Policía Federal, se asumirán por la Guardia Nacional en los términos previstos en el presente decreto.

Atendiendo al marco normativo expuesto, la tarea de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana a través de la Guardia Nacional se resume en proteger y vigilar las vías federales del país.

De acuerdo con la red nacional de caminos, hay 780 mil 511 kilómetros de infraestructura vial en México. De éstos, 50 mil 658 kilómetros son carreteras federales.

En 2021, en las carreteras federales se registraron 15 mil 20 colisiones, que dejaron un saldo de 3 mil 298 personas fallecidas en el lugar del siniestro y 8 mil 217 lesionados, con daños materiales que ascienden a mil 638.8 millones de pesos.

Omitir la obligación que tiene para preservar y proteger la vida, la integridad física de los usuarios, sus bienes y mantener el orden en las vías federales por no ser un integrante de sistema nacional sería un error por esta Comisión.

Tampoco debemos dejar de lado la actividad punitiva y de sanciones que tiene su función en materia de seguridad pública acompaña a la seguridad vial, al buscar el responsable de una lesión o muerte ocasionada por un siniestro de tránsito. De igual manera es un actor indispensable para los operativos de alcoholimetría a través de las pruebas correspondientes, estos operativos son indispensables en las vías federales para cumplir los fines de la ley.

Es una omisión grave que la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana no forme parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Los argumentos vertidos son de peso para establecer una relación fundamental para incorporarla al sistema nacional de movilidad y seguridad vial, pero no podemos sólo incorporarla, sino que debemos establecer atribuciones para poder funcionar en el sistema; si queremos que sea operante más allá de establecer una coordinación, debemos buscar unificar criterios a escala nacional, y determinar atribuciones claras, a fin de fortalecer la movilidad y la seguridad vial.

Ser integrante del sistema implica responsabilidades mayores que las que tiene un participante que se invita de manera esporádica, las atribuciones que se inscriben en la presente iniciativa y en su calidad de integrante del sistema, como formular y construir la estrategia nacional, se encamina a armonizar la ley con las atribuciones de la secretaría,

Para el caso de todas las demás, es importante establecer que en la redacción de la ley cuando se hace referencia a las autoridades competentes dentro del marco de sus facultades o la federación en el ámbito de sus competencias, deja una amplitud para dar todas esas atribuciones a todas las secretarías o a discrecionalidad de las mismas, sin omitir que al agregar en el ámbito de sus competencias, o en el marco de sus facultades, muchas de ellas no están obligadas a realizarlas dentro de las mismas, lo cual deja inoperantes esas porciones normativas. Por tal motivo se expidió este marco normativo para unificar criterios y establecer facultades en concurrencia, lo cual implica claramente.

Un ejemplo de ello es que se utiliza el Sistema de Información Territorial y Urbano, administrado y creado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Su objeto es organizar, y actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano.

Como se ve, su objeto se limita al ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, cuando se hace referencia en la ley a reformar, en el Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará formado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta ley, por lo que se ve que hay una omisión, ya que la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana no tiene entre sus facultades o competencias proporcionar información al sistema, o en su caso a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, sea o no integrante, ya que entre sus competencias no está proporcionar información al sistema. De igual manera, se pide que la información cumpla ciertas características conforme al artículo 27 del citado ordenamiento, pero no se otorga la facultad a ninguna secretaría o integrante del sistema para que la información que emitan cumpla estas características sin omitir que la mayoría de las instancias de los tres órdenes de gobierno no recaban la información que generan con esas características.

Por ello creo pertinente que las atribuciones propuestas en esta iniciativa busquen determinar competencias claras, concurrentes, con una adecuada coordinación y ajustadas a la propia ley, a fin tener una adecuada seguridad vial, y con ello disminuir los efectos negativos que se generen, para proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generalización de sistemas viales seguros.

Sé que esta ley nace de la perseverancia de una red de organizaciones civiles en pro de la movilidad y seguridad vial y los cambios que se proponen fortalecerán y ayudarán a construir lo que todos deseamos: disminuir las muertes por siniestros viales y tener sistemas viales más seguros.

Consideramos que no basta reflexionar sobre las consecuencias de una movilidad y seguridad vial deficientes, sino que es necesario actuar por medio de políticas públicas y eficaces para mejorarlas.

Perfeccionar una ley es nuestra responsabilidad como legisladores. Cumplamos ello y demos tanto a la movilidad como a la seguridad vial la importancia que merecen.

Así entonces, consideremos que la falta de representación de las Secretarías de Seguridad y Protección Ciudadana, y de Salud en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial es una omisión por corregir.

Para que la movilidad y la seguridad vial sean fluidas, responsables y asequibles se requiere la participación de todas las autoridades que de una u otra manera estén involucradas con éstas.

Por lo expuesto sometemos a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adicionan las fracciones IV y V, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 7; I a XI, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 72; y I y II, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 73 de la Ley General da Movilidad y Seguridad Vial

Único. Se **adicionan** las fracciones IV y V, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 7; I a XI, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 72; y I y II, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 73 de la Ley General da Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 7. ...

...

A. ...

I. a III. ...

IV. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;

V. Secretaría de Salud;

VI. y VII. ...

...

B.

I. a XIV. ...

Artículo 72. ...

I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;

II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional la estrategia nacional;

III. Proporcionar al Sistema de Información Territorial y Urbano la información respecto a lo establecido en las fracciones V y VI del artículo 29 de la presente ley, así como la que pueda generar en el ámbito de su competencia en la materia, dentro de las vías federales, considerando características socio

económicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad;

IV. Diseñar, en conjunto con los demás integrantes del Sistema Nacional, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, planes, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio nacional, de conformidad con lo establecido en la presente ley;

V. En concordancia con la política nacional, instrumentará y articulará las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito, en las vías federales propias de su competencia;

VI. Realizar operativos de alcoholimetría por medio de pruebas, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;

VII. Desarrollar operativos enfocados a proteger la vida e integridad de las personas, para reducir siniestros de tránsito en las vías federales, considerando los factores de riesgo;

VIII. instrumentar y promover la realización de campañas de comunicación que permitan sensibilizar e informar a la población sobre la prevención de siniestros de tránsito y factores de riesgo en la materia, atendiendo a lo dispuesto en la ley y contextualizadas a los diferentes grupos poblacionales;

IX. Coadyuvar con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en las vías federales;

X. Administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta ley;

XI. Implementar programas de capacitación en materia de seguridad vial a su personal;

XII. a XVII. ...

Artículo 73. ...

I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;

II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;

III. a IX. ...

Transitorios

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

Segundo. En un plazo no mayor de 365 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, las Secretarías de Seguridad y Protección Ciudadana, y de Salud deberán integrar los registros indicadores y

base de datos en materia de movilidad y seguridad vial, como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

Tercero. A partir de la entrada en vigor del presente decreto, las Secretarías de Seguridad y Protección Ciudadana, y de Salud deberán actualizarse con la mayor brevedad con relación a los trabajos realizados por el Sistema Nacional para la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Sede de la Comisión Permanente, a 31 de mayo de 2023.

Diputada María Leticia Chávez Pérez (rúbrica)

(Turnada a la Comisión de Movilidad. Mayo 31 de 2023.)