



POLÍTICA

Aprueban diputados el dictamen de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial

PROTECCIÓN A LA VIDA E INTEGRIDAD FÍSICA DE LAS PERSONAS

Ricardo Pérez Valencia
ricardoperezvertigo@gmail.com

El artículo 4 de la Constitución mandata que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”. Además, el Foro Económico Mundial señala que la movilidad es una necesidad humana fundamental y un activador esencial de la prosperidad.

Sin embargo, en México 44 personas —tres de ellas menores— mueren por accidentes viales diariamente, es decir, más de 16 mil al año, de las que cuatro de cada diez son peatones.

Datos del Instituto Nacional de Salud Pública señalan que nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en Latinoamérica en muertes por siniestros viales, hechos que además conllevan a ser la primera causa de discapacidad motriz.

Por si fuera poco los accidentes viales representan uno de los mayores problemas de salud pública y la consecuente afectación económica debido a los costos de tratamiento y pérdidas en la productividad. Se calcula que las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países 3% de su Producto Interno Bruto (PIB).

Especialistas en la materia indican que en México las ciudades están diseñadas para los automóviles más que para las personas. Entre 1990 y 2017 los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio de 5.3%, mientras que la población lo hizo a una tasa de 1.5 por ciento.

Ante esta problemática los diversos sectores de la sociedad han pugnado en los últimos años por la urgente creación de un marco normativo que determine un sistema de movilidad que cuente con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas.

Avance

El pleno de la Cámara de Diputados aprobó por unanimidad, con 457 votos a favor, cero en contra y una abstención, en lo general y en lo particular los artículos no reservados, la Ley de Movilidad y Seguridad

Acciones preventivas.



Continúa en la
siguiente página



Viene de la
[página anterior](#)

Vial (LGVySV), que incluye un nuevo marco normativo para reducir las muertes viales.

“La ley que aprobamos no solo permitirá una experiencia más humana y segura durante los desplazamientos, sino que será fundamental para disfrutar y ejercer otros derechos: al trabajo, a la salud, a la educación” afirmó el diputado Salomón Chertorivski, presidente de la Comisión de Movilidad en San Lázaro.

Agregó que la ley es resultado de un esfuerzo legislativo impulsado por organizaciones de la sociedad civil, el consenso de todas las fuerzas políticas y las aportaciones de las secretarías de Estado que trabajaron por seis años para garantizar el derecho a la movilidad y salvar vidas.

El legislador de Movimiento Ciudadano explicó que la ley incorpora conceptos para jerarquizar el uso de las calles y a partir de ello mejorar la movilidad de todos.

Uno de los objetivos principales es homologar las medidas de precaución en todo el país, como es el caso de reglamentos de tránsito, velocidades máximas, el uso obligatorio del cinturón de seguridad, el uso obligatorio de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en transporte público, entre muchas otras disposiciones.

Algunas de estas medidas existen ya en los reglamentos de tránsito locales, pero no son criterios generales en todo el país.

Chertorivski añadió que también se aprobó la creación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial como mecanismo de coordinación para tener una política nacional. “Cada entidad deberá integrar bases de datos a través del Registro Público Vehicular y aplicar exámenes de valoración integral que demuestren aptitud para obtención o renovación de licencias”.

La cámara baja determinó también enviar al Senado, cámara de origen, los artículos reservados para su revisión.

Bases

Actualmente 70% de la inversión en infraestructura vial privilegia a los automovilistas, por lo que la LGMSV busca que estos recursos impulsen la construcción de vías para vehículos no motorizados, para la integración y fortalecimiento del transporte público y la protección de peatones, destacó la senadora Patricia Mercado, una de las promotoras del ordenamiento.

Numeralia

- En el mundo cada año mueren cerca de 1.3 millones de personas en accidentes de tránsito.
- De 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales causantes de discapacidad.
- Se calcula que en México se produce al mes en promedio mil 273 accidentes viales.
- Nuestro país ocupa el séptimo lugar mundial y el tercero en Latinoamérica en muertes por siniestros viales.
- En México se registran por esta causa en promedio 44 muertes al día, más de 16 mil al año.
- Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en niños y jóvenes de cinco a 29 años.
- Más de 44% de la flota vehicular siniestrada tenía antigüedad superior a diez años.
- Tan solo en la Zona Metropolitana del Valle de México se llevan a cabo en promedio 11.5 millones de viajes diarios en transporte colectivo tipo microbús. Esto representa 74% del total de viajes en transporte público.
- Existen alrededor de un millón 99 mil vehículos de carga que aportan 5.5% del PIB. De ellos, 8% son camiones o tractocamiones de doble remolque o semirremolque.

Además sienta las bases para reducir siniestros de tránsito; implementar proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, de manera especial, aquellos que estén enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se consideren los factores de riesgo.

La legisladora expresó que ese proyecto es resultado de un proceso prudente, incluyente, democrático, en el que participaron la industria automotriz, las asociaciones civiles de personas con discapacidad, expertos, autoridades de movilidad de los estados y legisladores.

Actualmente solo once entidades tienen leyes que consideran la movilidad.

Hace unas semanas la Cámara de Diputados realizó un parlamento abierto sobre la LGMSV en el que se puso de manifiesto que nuestro país requiere de un marco normativo nacional en esta materia que sea un parteaguas que homogenice la reglamentación.

Se aseguró que una vez que se tenga la normatividad nacional se tendrá que seguir legislando para fortalecer los derechos de los usuarios de las vías: peatones, ciclistas y personas con discapacidad.

Uno de los principales temas en que hubo coincidencias fue la necesidad de un seguro obligatorio,

“Se establecen elementos para implementar legislaciones que permitan salvar vidas”.



[Viene de la página anterior](#)



Chertorivski | Derechos fundamentales.

no para el automóvil, sino para las víctimas, así como fortalecer las políticas para disminuir el uso del automóvil.

Transporte de carga

El diputado panista Víctor Manuel Pérez Díaz, presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, comentó por su lado que buscarán involucrarse en esta ley una vez aprobada, para abordar el tema de la convivencia que tiene el transporte de carga con las zonas urbanas.

Sin embargo, dijo, no se debe ver al transporte de carga, mercancía o de pasajeros como el “monstruo de la movilidad”, ni sobrerregularlo, porque finalmente es una necesidad de la sociedad.

En su defensa, la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) y la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (Canapat) pugnan por que en la legislación no se afecte al modelo económico y a la libre competencia considerando que si se regula de manera estricta los costos de su actividad se elevarían y ese costo pasaría inevitablemente a los consumidores.

Cabe señalar que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) publicó

recientemente en el *Diario Oficial* de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2022 “Remolques, semirremolques y convertidores-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba”, la cual es de suma importancia por el especial interés de incrementar la seguridad vial en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

“Es necesario establecer las disposiciones generales para la construcción de remolques, semirremolques y convertidores, así como sus especificaciones de seguridad y métodos de prueba, a fin de proporcionar mayor seguridad a los usuarios del camino, así como proteger las vías generales de comunicación”, plantea la NOM.

La Norma se fundamenta en la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y la Ley de Infraestructura de la Calidad, y fue aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre.

Responsabilidad civil

En el análisis sobre los aspectos que podrían corregirse o mejorarse en la LCMSV, antes de ser aprobada en la cámara baja, especialistas destacan la no inclusión del seguro de responsabilidad civil o por daños a terceros como un mecanismo eficiente que protege financieramente a las personas ante un siniestro de tránsito en el que sean afectados su salud, patrimonio y calidad de vida.

El uso de este mecanismo financiero forma parte de los cinco pilares que conforman el Plan Mundial de la Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Y aunque se argumenta que la contratación del seguro resulta un gasto oneroso, de acuerdo con la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef) el costo anual promedio de un seguro de daños a terceros oscila en mil 500 pesos.

Estos seguros en promedio protegen a la persona contratante por daños a terceros con montos de alrededor de los dos millones de pesos, agilizando el acceso a servicio médico y legal.

Hay que tomar en cuenta que el seguro de responsabilidad civil ya es obligatorio en muchas entidades federativas: 14 Leyes Estatales establecen como obligatorio el seguro de responsabilidad civil. **V**

“No se debe sobrerregular al transporte de carga o de pasajeros”.