

**69**  
*Aniversario*

COLUMNISTA INVITADO

ita

*El derecho a la movilidad en condiciones de*

# SEGURIDAD VIAL, EFICIENCIA Y CALIDAD

POR **SERGIO CHARBEL OLVERA RANGEL**

Es probable que las personas que transitan en calles, caminos y carreteras del país hayan sufrido alguna afectación por el mal estado de esas vialidades. La causa de es la mala administración de los gobiernos, consistente en la omisión de dar mantenimiento y modernización a las vialidades. Debido al arraigo de ese problema, en la Constitución se institucionalizó el derecho a la movilidad.

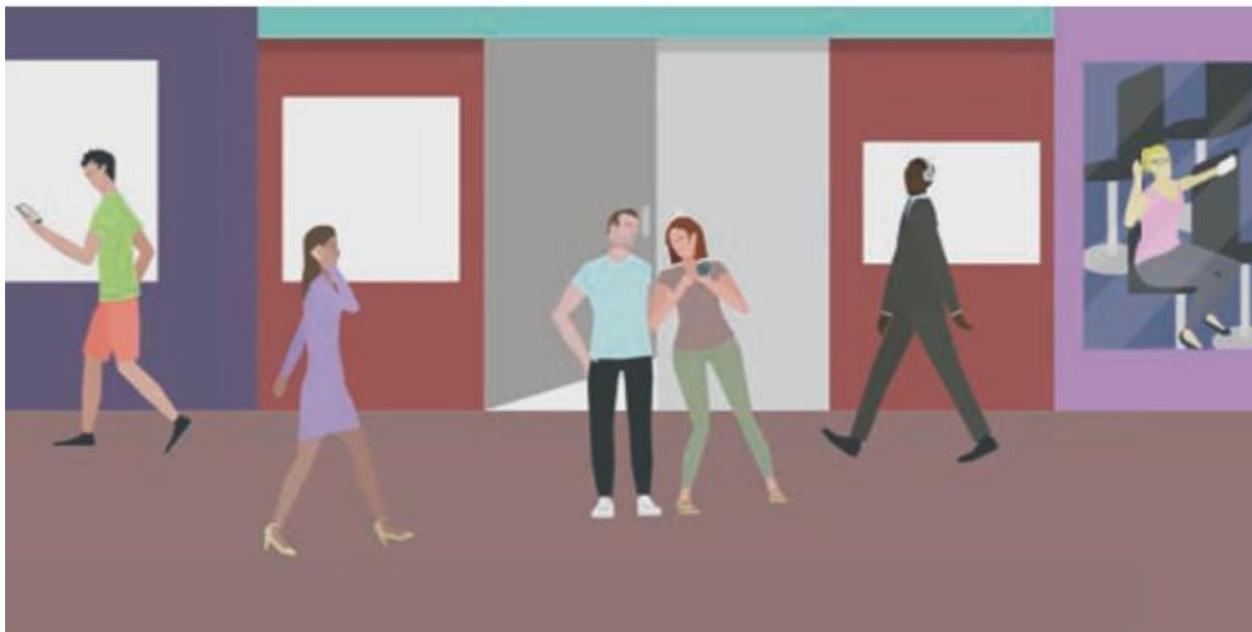
El derecho fundamental a la movilidad fue incorporado al artículo 4º párrafo 17, de la Constitución General, a través de la reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020; el

texto del citado precepto es el siguiente: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad." Este derecho tiene su base en el derecho a una buena administración pública en la que exista una constante vigilancia sobre el buen estado de las vialidades, a fin de garantizar la seguridad vial; también está relacionada con la libertad, igualdad, no discriminación, protección a la salud y libre tránsito.

Respecto al derecho a la seguridad vial, el 28 de febrero de 2019, en la inauguración de la estrategia de Seguridad Vial para el Sistema de las Nacionales Unidas, Michelle Bachelet, señaló lo siguiente:

También quiero hacer hincapié en que la seguridad vial es una cuestión de derechos humanos en sí misma. Las personas con más riesgo de muerte o lesión en las carreteras son aquellas vulnerables de por sí, como los niños, las personas con movilidad reducida o con discapacidad y los ancianos. Donde vive cada cual también puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte...

Los Estados están obligados a adoptar todas las medidas posibles para proteger el derecho a la vida, la salud, el desarrollo y la seguridad personal...





Viene de la  
página anterior

El Reporte Global sobre el Estado de la Seguridad Vial 2018, publicado por la Organización Mundial de la Salud, indica que las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1,35 millones de muertes. El informe destaca que las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años.

De acuerdo con “El estado de la seguridad vial en la Región de las Américas”, publicado por la Organización Panamericana de la Salud y la Organización Mundial de la Salud, el 11 por ciento de las muertes por accidentes de tráfico en el mundo suceden en la región de las Américas, con casi 155,000 muertes por año. Los ocupantes de automóviles representan el 34 por ciento de las muertes por accidentes de tránsito en la región, y los motociclistas representan el 23 por ciento. México es el tercer país con más muertes relacionadas con el tránsito en América, solo después de Brasil (838,651) y Estados Unidos (835,092), con 16,039 muertes estimadas; nuestro país tiene dos veces más muertes por esta causa que Venezuela, el cuarto país en esta lista.

En México, el peligro de que se pierda la vida en una vialidad en mal estado –por baches, anomalías u obstrucciones–, no es una cuestión improbable o que se aleje de un contexto real. Según datos del INEGI, en el año 2020, en el territorio nacional, se presentaron 4759 accidentes vehiculares por causa de la mala condición de las vialidades.

Con el fin de implementar garantías para el derecho a la movilidad, el Congreso de la Unión expidió la Ley General

de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022. En esta ley se desarrollan los componentes del derecho: seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La seguridad vial se define como el conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito (art. 3, frac. XLVI). La accesibilidad se identifica con 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 (art. 3, frac. I). La eficiencia se traduce en maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles (art. 4, frac. V). La sostenibilidad se relaciona con 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 (art. 4, frac. XVII). La calidad se relaciona con la acción de 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 (art. 4, frac. II). Y la inclusión e igualdad se

**ESTE DERECHO TIENE SU BASE EN EL DERECHO A UNA BUENA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA EN LA QUE EXISTA UNA CONSTANTE VIGILANCIA SOBRE EL BUEN ESTADO DE LAS VIALIDADES, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL.**

conceptualiza a través de la obligación del Estado para 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 (art. 4, frac. VIII).

La citada Ley tiene como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves. Ese es un objetivo que resulta difícil de alcanzar en un país en donde la buena administración pública está lejos de ser una realidad.

Con las anteriores bases normativas, es posible exigir la efectividad del derecho de movilidad, se puede hacer a través de la justicia administrativa o del juicio de amparo. La constitucionalización del derecho a la movilidad y su regulación a través de la citada Ley General abren las puertas para que las personas no soporten más las faltas del gobierno ante el mal estado de las vialidades. Un ejemplo, es la suspensión otorgada en el amparo indirecto 157/2021, que conoce el Juez Segundo de Distrito en el Estado de Guanajuato, en donde se otorgó la suspensión definitiva para el bacheo de una carretera estatal. ↵