

CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA

LXIII LEGISLATURA

CON EL PERMISO DE LA MESA DIRECTIVA

COMPAÑERAS Y COMPAÑEROS LEGISLADORES

La que suscribe Diputada Luz Guadalupe Mata Lara, representante del instituto político Nueva Alianza, en ejercicio de las facultades legales que ostento como Legisladora y con fundamento en los artículos 45, 46 fracción I y 48 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; 9 fracción II, 10 Apartado A, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, someto a la consideración de esta Soberanía la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto por medio del cual se adiciona la fracción XII del artículo 26 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, bajo la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

En la actualidad existe un amplio consenso respecto a que los derechos humanos deben ser concebidos como procesos históricos, producto de contextos y circunstancias determinados, e incluso marcados muchos de ellos por las luchas sociales que lograron su reconocimiento. En palabras de Norberto Bobbio, el proceso de reconocimiento de derechos se encuentra “todo menos concluido”. Prueba de ello es la evolución que, desde la Declaración Universal de los Derechos Humanos, han tenido los diferentes instrumentos que los enuncian, los cuales se han ampliado en función de las necesidades, intereses, cambios sociales y transformaciones técnicas, entre otros factores. Los derechos humanos se erigen como la expresión de necesidades básicas defendibles frente al poder y otorgan a

las personas un papel emancipador frente al Estado, al imponerle a éste dos grandes clases de obligaciones: las primeras de tipo negativo, que establecen una serie de prohibiciones de interferir en la vida privada de las personas; y las segundas que colocan a estas últimas frente a sus gobiernos, con la posibilidad de exigir un control positivo de ellos.

Debido a su naturaleza dinámica, la protección y defensa de los derechos humanos no es rígida.⁹² Éstos no conforman un sistema cerrado y estático de principios absolutos alejados de la realidad social e histórica,⁹³ sino que su contenido se va perfeccionando, articulando, especificando y actualizando de manera continua. De acuerdo con Bobbio, esta ampliación histórica de los derechos humanos responde en esencia a tres causas:

- *El aumento en la cantidad de bienes que merecen ser tutelados por el derecho.*
- *La extensión de algunos derechos, reconocidos en un inicio sólo al hombre o a la mujer, hacia grupos con características específicas como personas migrantes o privadas de la libertad.*
- *Al considerar al hombre o a la mujer en sus distintos modos de interactuar en la sociedad, es decir, como personas menores de edad o adultas mayores, entre otros.*

La movilidad corresponde plenamente al conjunto de derechos vinculados a la realización del derecho a un nivel de vida adecuado establecido en la Pacto Internacional de los Derechos Sociales Económicos, Sociales y Culturales.

El derecho a la movilidad se debe erigir como un derecho humano del cual gozarán todos; sino que debe ser considerado como un derecho progresivo, que mejore y facilite el goce al derecho a la educación, salud, a un medio ambiente sano, y al trabajo.

El derecho a la movilidad cuenta con la característica de ser un derecho integral, que vincula y complementa los demás derechos humanos reconocidos en nuestra Constitución y en los Tratados Internacionales que México ha firmado y ratificado.

La movilidad es una necesidad básica de las personas para lograr la satisfacción de sus necesidades y su pleno desarrollo. Como tal, constituye uno de los “mínimos vitales” de la población y una condición elemental para lograr una vida libre y autónoma.

Lamentablemente, la problemática de movilidad urbana que tiene nuestro país es uno de los más importantes retos globales de desarrollo y medio ambiente, debido en su mayor parte a las consecuencias de un esquema de movilidad que privilegió a los vehículos automotores individuales sobre alternativas más sostenibles, como el transporte público y el no motorizado

El fenómeno de la movilidad no es exclusivo de las grandes ciudades, sino de cualquier ubicación geográfica en la que se encuentre una persona y tenga que desarrollar su vida cotidiana. Por ende, el libre tránsito o circulación es primordial, aunque en algunos casos presenta distintos retos para los asentamientos humanos. Por ejemplo, la gran cantidad de transporte automotriz en las ciudades ha provocado altas emisiones de contaminantes atmosféricos. El documento *Perspectivas del Medio Ambiente: América Latina y el Caribe* del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente advierte de la mala calidad del aire por el funcionamiento inadecuado de las fuentes móviles y fijas de emisiones, entre otros factores, por los patrones de movilidad y el servicio de transporte. Por lo que respecta a las zonas rurales, la falta de opciones seguras y eficientes de movilidad repercute en el acceso a los servicios de salud, educación y alimentos, entre otros. Ello vulnera aún más a la

población de dichas zonas, quien usualmente manifiesta un mayor grado de pobreza, desnutrición y analfabetismo, entre otras carencias sociales.

Con base en un estudio del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo para 10 zonas metropolitanas encontró que, en promedio, 77% de las inversiones en el rubro de movilidad de los fondos federales (ramo 23 y 33) se han destinado a la construcción de infraestructura vial. Mientras que sólo el 23% se invierte en otras modalidades: 11% transporte público, 8% en espacio público, 3% en infraestructura peatonal y 0.4% en infraestructura ciclista.

México se ubica en un ranking de los 10 países donde ocurre el mayor número de muertes por accidentes de tránsito, con una cifra de alrededor de 16 mil decesos al año, según las estadísticas oficiales, pero el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, dependiente de la Secretaría de Salud, estima que en realidad son unas 24 mil muertes”.

En todas las sociedades, la movilidad tiene un papel vital debido a que permite la comunicación, integra los espacios y las actividades, e induce o guía las inversiones y el desarrollo urbano.

Cuando la movilidad es ineficiente, la ciudad entera se ve afectada en su funcionamiento, productividad y en la calidad de vida de sus habitantes.

El análisis de la movilidad requiere un enfoque multidisciplinario, ya que este complejo fenómeno está relacionado con diversos campos, entre los que se pueden señalar, los derechos humanos, el desarrollo urbano, el medio ambiente, las finanzas y la política.

Si bien, el derecho a la movilidad se encuentra estrechamente asociado con otros derechos humanos ya que contribuye de manera determinante a su realización, su ejercicio pleno no se logra con la suma de éstos. La Movilidad como un Derecho Humano por su complejidad y el papel

determinante que tiene en la vida de las personas la movilidad debe ser configurada como un derecho autónomo que requiere atención especial y que exige el cumplimiento de obligaciones específicas por parte de los Estados en los distintos niveles y órdenes de gobierno.

En este contexto debe decirse que en nuestra constitución local dentro del catálogo de derechos sociales como parte de los derechos humanos de los que gozan cada uno de los tlaxcaltecas, no se encuentra algún derecho que coincida o proteja el bien jurídico de la movilidad y la seguridad vial, misma que debe decirse no es lo mismo que la libertad de tránsito que ampara el artículo 11 constitucional el cual señala que:

“Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes”.

Un concepto similar se ubica en el plano internacional, específicamente en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos en su artículo 12 numeral 1, el cual establece que:

“...Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia...”.

Es de suma importancia no confundir el derecho a la movilidad con el ya establecido derecho a la libertad de tránsito, ya que debe ser considerado en torno al desarrollo de la “movilidad urbana”, misma que considera los fenómenos interurbanos y suburbanos, y que debe cubrir la necesidad básica de todos los ciudadanos como un colectivo.

En consecuencia la presente iniciativa tiene como objeto esencial incorporar a la Constitución Política Local, el Derecho a la movilidad y a la seguridad vial, dentro del catálogo de derechos sociales previsto en el

Capítulo V del Título II relativo a los Derechos Humanos, cabe mencionar que la incorporación de este Derecho Humano, es progresiva, pues muy pocas entidades federativas lo establecen, siendo la Constitución de la Ciudad de México la más reciente en incorporarlo, y otras más se encuentran en vías de hacerlo.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 45, 46 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano del Estado de Tlaxcala; 3, 5 fracción I, 7, 9 fracción II y 10 apartado A fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala; 114 fracción I y 116 del Reglamento Interior del Congreso del Estado, me permito presentar la siguiente iniciativa con:

PROYECTO

DE

DECRETO

ARTÍCULO UNICO: Se **ADICIONA** la fracción XII del **artículo 26** previsto en el Capítulo V, del Título II, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala para quedar como sigue:

Artículo 26. Se garantizan como derechos sociales y de solidaridad los siguientes:

I. a XI...

XII. Toda persona tiene derecho a la movilidad y a disponer de un sistema integral de transporte moderno en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, permitiendo el efectivo desplazamiento de todas las personas en este se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

El Estado adoptará las medidas necesarias para garantizar el pleno ejercicio de este derecho, promoviendo el transporte de bajas emisiones contaminantes.

T R A N S I T O R I O S

ARTÍCULO PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

ARTICULO SEGUNDO. Se derogan todas aquellas disposiciones contrarias al presente Decreto.

AL EJECUTIVO PARA QUE LO SANCIONE Y MANDE A PUBLICAR

Dado en la sala de sesiones del Palacio Juárez, recinto oficial del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala a los ocho días del mes de noviembre de dos mil diecinueve.

A T E N T A M E N T E

Dip. Luz Guadalupe Mata Lara.
Representante del Partido Nueva Alianza.