



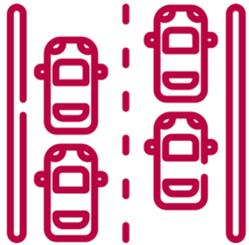
# “Movilidad como Derecho Social: El caso de México”

Mariana Orozco Camacho

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano  
Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad  
Dirección de Vinculación Metropolitana

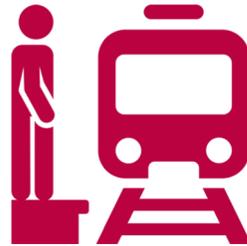
10.12.2020

# Etapa de transición



Primer paradigma  
Tránsito, mantener el flujo  
vehicular.

Resolver la congestión vehicular  
aumentando el flujo, tanto  
incrementando la capacidad  
vial



Segundo paradigma  
Transporte, mover personas,  
no vehículos.

Dar prioridad a mover personas  
y bienes a través de **transporte  
público-privado de alta  
capacidad.**



Tercer paradigma  
Movilidad-Habitabilidad-Accesibilidad  
a bienes y servicios.

El ser humano no busca moverse sin  
una razón específica; si no tener  
**accesibilidad a los bienes, servicios,  
actividades y destinos deseados.**

# No es lo mismo movilidad, transporte o tránsito

## Tránsito

El tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública para propiciar seguridad vial y fluidez en la vía pública.

El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado por los gobernantes.



Transito

## Transporte

El transporte es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro y se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y, en razón de su objeto, en transporte de pasajeros; de carga y transporte mixto.

Se realiza directa o indirectamente por la administración pública.



Transporte

## Movilidad

La movilidad es una práctica social más allá del desplazamiento entre lugares, se explica con base en espacios materiales y subjetivos. Se realiza en el territorio con el fin de concretar actividades cotidianas.

Se compone por el transporte y el tránsito, entre otros elementos.



Movilidad



# #Derechoa la Movilidad

“No es tanto el resultado sino el proceso”



## ¿De quién es el logro?

- “El pasado 11 de diciembre de 2019, el pleno del **Senado de la República** aprobó el dictamen de la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial, con 87 votos a favor.
- Este dictamen fue enviado a la **Cámara de Diputados** y aprobado por el pleno el 14 de octubre de 2020.
- La minuta de dicha propuesta fue ratificada por al menos **23 de 32 congresos locales (50% +1)** y actualmente se espera el envío de la declaratoria a la Secretaría de Gobernación para que esta quede patente y pueda finalmente publicarse en el Diario Oficial de la Federación.

Dicho dictamen reforma los artículos 4o, 73, 115 y 122 para reconocer el **derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad**. Además, de reformar los artículos necesarios para dar el primer paso para que los mexicanos contemos con una **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**.”

# Movilidad como Derecho Social

**La seguridad vial es una necesidad para la salud, la sustentabilidad, la solidaridad; así como para otro tipo de seguridad, la seguridad pública.**

- **De la misma manera, es una materia indispensable para el goce de otros derechos; así como para el desarrollo de la población y de la economía del país.**
- **Si nuestros niños no pueden acudir a la escuela caminando o en sus bicicletas sin poner en riesgo sus vidas, estamos limitando su acceso a la educación.**
- **Si los desplazamientos de las personas hacia sus trabajos no son seguros, estamos poniendo en riesgo su sueldo y la sostenibilidad de las familias.**
- **Si no podemos transportar bienes de manera segura, limitamos la posibilidad del comercio, el desarrollo económico y la erradicación de la pobreza.**

## Disposiciones jurídicas en materia de movilidad en México

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos  
Tratados Internacionales

Posicionan a la movilidad como un derecho humano en construcción.

Ley General de Cambio Climático  
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Articulan distintas materias, tales como el transporte, el tránsito, el ordenamiento territorial y el medio ambiente.

Mejores prácticas locales

Tres (3) constituciones locales que reconocen el derecho a la movilidad en México;

Quince (15) leyes locales que regulan la materia a nivel local.



Proceso Nacional de Armonización en materia de Movilidad

## ¿Qué mandata la LGCC sobre la movilidad?

Elaboración, aplicación y regulación de políticas públicas para la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero

- ▶ Materia concurrente entre los tres órdenes de gobierno

Acciones de mitigación y adaptación al cambio climático

- ▶ Infraestructura y transporte eficiente y sustentable;
- ▶ Transporte eficiente y sustentable, público y privado

Reducción de emisiones en el Sector Transporte:

- ▶ Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.
- ▶ Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas



Proceso  
Nacional de  
Armonización  
en materia  
de Movilidad



## ¿Qué mandata la LGAHOTyDU sobre la movilidad?

### Instrumentos de Planeación del Territorio

- ▶ Inclusión
- ▶ Emisión de planes parciales.



### Materia de interés metropolitano

- ▶ Infraestructura vial
- ▶ Tránsito,
- ▶ Transporte
- ▶ Accesibilidad universal



### Causas de utilidad pública

- ▶ Obras de infraestructura  
Equipamientos  
Servicios Urbanos y metropolitanos
- ▶ Creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público



# Leyes que abordan elementos de la movilidad

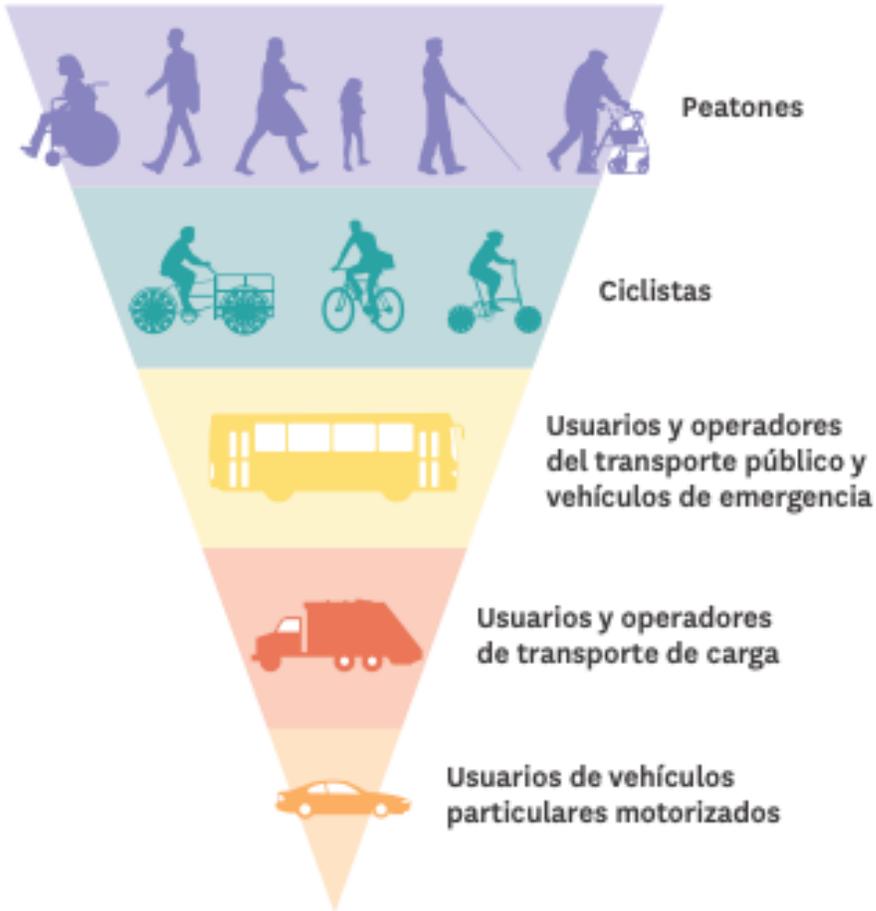
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal
- Ley de Planeación
- Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad
- Ley General de Salud
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados
- Ley de Infraestructura de la Calidad
- NOMs y NMx; entre otras normativas
- Leyes y reglamentos locales.

# Cambio comportamental

**Circulando en un  
vehículo motorizado,  
las personas:**

- Exceden los límites de velocidad;
- Se distraen y equivocan;
- Toman alcohol y otras drogas.

+ Mayor prioridad



— Menor prioridad

**“Ni una muerte en las calles es aceptable”**

**Se han logrado mitigar los hechos de tránsito en carreteras pero van en aumento en las calles.**

**Los usuarios más vulnerables son los que más mueren: Peatones, ciclistas y motociclistas.**

**Infraestructura vial tolerante al error humano:**  
Si alguien comete alguna equivocación al transitar, la probabilidad de que resulte en una lesión o muerte, es baja.

# Nuevo decenio por la Seguridad Vial “2021-2030”

## Implementación ampliada de los “Cinco pilares de la Seguridad Vial”

Pilar 1 Gestión de la Seguridad Vial

Pilar 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras

Pilar 3 Vehículos más seguros

Pilar 4 Usuarios de Vías de Tránsito más seguros

Pilar 5 Respuesta tras hechos de tránsito

La Seguridad Vial en los  
Objetivos de Desarrollo  
Sostenible

Enfoque: Sistema Seguro

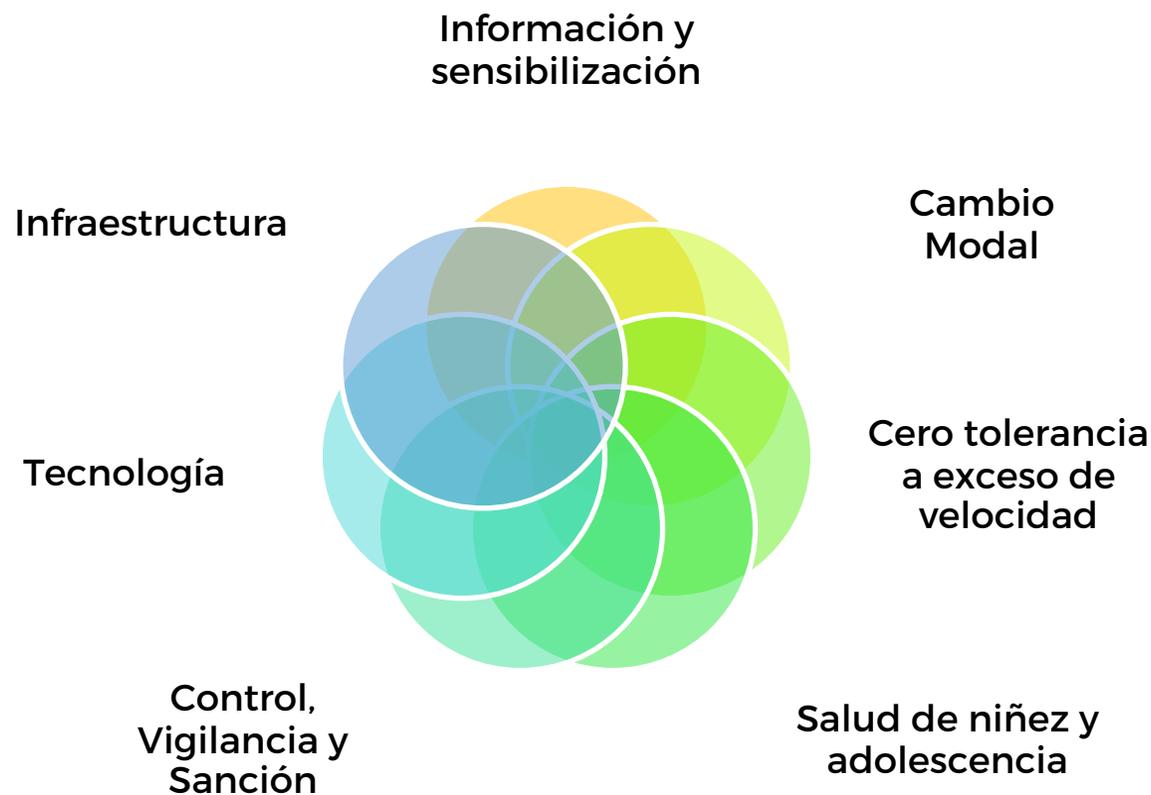
# Transversalidad al legislar y gestionar la seguridad vial



## Agenda 2030

- Plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia.

# Recomendaciones del Grupo de Expertos: Conferencia Estocolmo



- \* Mayor participación de los **sectores públicos y privados y de la sociedad civil** en las actividades de seguridad vial y la construcción de capacidades entre los profesionales de seguridad vial en el mundo.
- \* Formulación de **políticas y operaciones** diarias de gobiernos, negocios y corporaciones a través de todas sus cadenas de valor.

# GRACIAS

**Mariana Orozco Camacho**  
**@morozca**

[mariana.orozco@sedatu.gob.mx](mailto:mariana.orozco@sedatu.gob.mx)

