Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se adicionan y reforman diversas disposiciones de la **Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza y de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza.**

* **En materia de derechos de los peatones.**

Planteada por la **Diputada Martha Loera Arámbula y el Diputado Jesús María Montemayor Garza**, del Grupo Parlamentario “Miguel Ramos Arizpe”, del Partido Revolucionario Institucional.

Fecha de Lectura de la Iniciativa: **28 de Septiembre de 2021.**

Turnada a la **Comisión de Desarrollo Urbano, Infraestructura, Transporte y Movilidad Sustentable.**

**Fecha de lectura del dictamen:**

**Decreto No.**

Publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE ADICIONAN Y REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA Y DE LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, QUE PRESENTAN LA DIPUTADA MARTHA LOERA ARÁMBULA Y EL DIPUTADO JESÚS MARÍA MONTEMAYOR GARZA, CONJUNTAMENTE CON LAS DIPUTADAS Y LOS DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO “MIGUEL RAMOS ARIZPE” DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, EN MATERIA DE DERECHOS DE LOS PEATONES.**

**H. PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO.**

**DE COAHUILA DE ZARAGOZA**

**PRESENTE.**

Los suscritos Diputada Martha Loera Arámbula y Diputado Jesús María Montemayor Garza, conjuntamente con las y los diputados del Grupo Parlamentario “Miguel Ramos Arizpe” del Partido Revolucionario Institucional, con apoyo en lo dispuesto por los artículos 59 fracción I, 60 y 67 fracción I de la *Constitución Política del Estado de Coahuila*; 21 fracción IV, 152 fracción I y demás relativos de la *Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza*, así como los artículos 16 fracción IV, 46 fracción IV, V y VI del Reglamento Interior de Prácticas Parlamentarias del Congreso del Estado Libre e Independiente de Coahuila de Zaragoza, me permito presentar a esta Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto, conforme a la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Una sociedad avanzada es aquella en la cual se puede observar el respeto a los derechos de los demás en cosas tan sencillas como la cultura vial. Practicar una cultura vial no solo significa respetar las normas de tránsito, sino llenar de valores nuestro desplazamiento por ciudades, campos, carreteras, calles y vías.

Estos valores están representados en acciones como ceder el paso, respetar y acatar las señales de tránsito, ver al otro en la cotidianidad de la movilidad, cuidar las infraestructuras del sistema de transporte y, lo más importante, proteger la vida propia y la de los demás.[[1]](#footnote-1) En especial de aquellas personas que por su condición necesitan de acciones específicas y ajustes razonables para transitar de forma completa y libre.

Si bien en teoría la persona más importante dentro de la cultura vial es el peatón, lo cierto es que la industrialización y crecimiento de las ciudades en los últimos años ha dado prioridad a los vehículos automotores, dejando en segundo plano a las personas que se mueven caminando y en, desgraciadamente, un tercer lugar a las personas con discapacidad que por su condición pueden tener mayores afectaciones en sus traslados.

La realidad es que la infraestructura está hecha pensando en los vehículos motorizados. Grandes espacios para ellos y estrechos para los peatones. Las aceras son angostas y las vías anchas se extienden entre éstas para dar paso a los autos y a las motocicletas. Los puentes que en muchos casos son escasos, además están pensados únicamente para las personas que tienen posibilidades de movilidad completa.[[2]](#footnote-2)

Esto es así porque hasta principios de la década de 2000, no había un interés genuino por incluir a la población con discapacidad en los planes de desarrollo urbano. El diseño arquitectónico de antaño buscó que las construcciones fueran obras de arte, luego que fueran eficientes, pero no fue hasta la citada década en que se pensaría en una infraestructura incluyente, impulsada desde luego por las organizaciones de la sociedad civil.[[3]](#footnote-3)

En la actualidad, la protección de los peatones en el sistema de movilidad es primordial. En el mundo, cada año mueren más peatones que otros usuarios de las vías. Por ello, las ciudades deberían contar con más espacios para los peatones, más grandes, más visibles, más protectores de su integridad; que les permitan a ellos disfrutar más de la movilidad, con una especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad como son los niños y niñas, las personas adultas mayores y las personas con discapacidad que generalmente son los más afectados por estructuras no idóneas, adecuadas e incluyentes.

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Geografía y Estadística, solo en el año 2019, hubo un total de 362, 586 accidentes en zonas urbanas y suburbanas, de los cuales re registró un total de 4,125 muertos y 91,713 heridos.[[4]](#footnote-4)

De acuerdo con el INEGI, el tipo de accidente con mayor número de víctimas muertas en el lugar del evento fue la colisión con peatón (atropellamiento) con un total de 887 víctimas (21.5%), seguido por colisión con vehículo automotor con 886 (21.5%) y, en tercer lugar, colisión con motocicleta con 608 personas fallecidas (14.7 por ciento). En conjunto, estos tres tipos de accidentes concentran 6 de cada 10 muertos en incidentes de tránsito.[[5]](#footnote-5)

De ahí que nuestra intención con esta propuesta de reforma sea fortalecer el marco normativo que tutela los derechos del peatón e integrar a la norma jurídica derechos humanos como la reserva de zonas amplias, un transporte público incluyente, adecuado y de fácil acceso, así como medidas generales de accesibilidad y enfoque diferenciado para la atención de grupos en situación de vulnerabilidad, como niñas y niños, adultos mayores y personas con discapacidad.

Ya con anterioridad, en pasadas legislaturas se han presentado algunas iniciativas de ley que buscan fortalecer los derechos de los peatones.[[6]](#footnote-6) La propuesta que hoy sometemos a consideración se diferencia justamente porque está pensada específicamente en grupos en situación de vulnerabilidad.

Sabemos que la infraestructura de las ciudades no se cambia de un día para otro, por eso esta reforma está redactada a partir de directrices o mandatos de optimización que permitan que las autoridades vayan cumpliendo estas medidas de manera progresiva pero a paso seguro. Pues si no cambiamos la conciencia social y no tenemos empatía con quienes más necesitan tales adecuaciones, difícilmente podremos iniciar un cambio real.

Por estas razones y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 59 fracción I, 60 y 67 fracción I de la Constitución Política del Estado de Coahuila, así como 21 fracción IV, 152 fracción I y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, se presenta ante este H. Congreso del Estado, la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO**

**PRIMERO.-** Se reforma la fracción XX del artículo 3; las fracciones I, II y IV, y se adiciona la fracción XII, recorriendo la ulterior a la fracción XIII, todas del artículo 195 de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado Coahuila de Zaragoza para quedar como siguen:

**Artículo 3.**

**I. a la XXI…**

**XX. Movilidad:** Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades, entre otras de salud, laborales, educativas y de esparcimiento**. *Se entenderá por movilidad libre cuando la persona pueda elegir el medio por el cual se transportará y completa cuando disponga de todo el espacio necesario para su movilidad.***

**XXI a la XLIII….**

**Artículo 195. …**

I. Optar por el modo de movilidad ***completa y libre*** que consideren más adecuado a sus necesidades de entre aquellos que estén a su disposición;

II. Disponer del servicio de transporte público ***incluyente, adecuado y de fácil acceso*** con independencia de su punto de residencia;

III. …

IV. Disponer de la información necesaria para elegir el modo más adecuado y planificar el desplazamiento adecuadamente. ***Las autoridades en su ámbito de competencia, procurarán que la difusión de esta información se realice a través de los canales más idóneos para tal fin;***

**V. a la XI. …**

**XII. *A que se promuevan en beneficio de su condición de movilidad limitada o discapacidad, medidas específicas, adecuadas y con enfoque diferencial que les permitan su desplazamiento por cualquier modo de movilidad, así como la demolición de barreras arquitectónicas que lo impidan*;**

**XIII. …**

**SEGUNDO.-** Se adiciona un segundo párrafo al artículo 86 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza, para quedar como sigue:

**Artículo 86.** …

***Los peatones tendrán derecho a que se le reserven las más amplias zonas urbanas posibles y a que éstas se inserten coherentemente en la organización general de las zonas urbanas***.

**ARTÍCULOS TRANSITORIOS.**

**PRIMERO.-** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

**SEGUNDO.-** Se derogan las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Por lo expuesto y fundado, ante esta Soberanía respetuosamente solicitamos que las reformas presentadas sean votadas a favor.

**SALÓN DE SESIONES DEL H. CONGRESO DEL ESTADO**

**Saltillo, Coahuila de Zaragoza a 28 de septiembre de 2021.**

**DIP. MARTHA LOERA ARÁMBULA.**

**DIP. JESÚS MARÍA MONTEMAYOR GARZA.**

**DEL GRUPO PARLAMENTARIO “MIGUEL RAMOS ARIZPE”,**

**DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL**

**CONJUNTAMENTE CON LAS DEMAS DIPUTADAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DELGRUPO PARLAMENTARIO “MIGUEL RAMOS ARÍZPE”,**

**DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

ESTA HOJA FORMA PARTE DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO LA QUE SE ADICIONAN Y REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA Y DE LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, QUE PRESENTAN LA DIPUTADA MARTHA LOERA ARÁMBULA Y EL DIPUTADO JESÚS MARÍA MONTEMAYOR GARZA, CONJUNTAMENTE CON LAS DIPUTADAS Y LOS DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO “MIGUEL RAMOS ARIZPE” DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, EN MATERIA DE DERECHOS DE LOS PEATONES.

1. Camacho,Guillermo. (2018). La importancia del peatón es histórica y también atiende a su vulnerabilidad. disponible en: <https://culturavial.net/2018/09/18/la-importancia-del-peaton-es-historica-y-tambien-atiende-a-su-vulnerabilidad/> [↑](#footnote-ref-1)
2. Camacho Ibidem. [↑](#footnote-ref-2)
3. Banco Interamericano del Desarrollo. (2015). Ciudades accesibles: ¿cómo diseñar ciudades aptas para personas con discapacidad? Disponible en: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/ciudades-accesibles-discapacidad/> [↑](#footnote-ref-3)
4. INEGI (2020). Accidentes de tránsito. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/> [↑](#footnote-ref-4)
5. INEGI (2020). Estadísticas a propósito del Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2020/EAP_Acctraf20.pdf> [↑](#footnote-ref-5)
6. Ver iniciativa presentada por la Dip. Claudia Ramírez Pineda el 9 de abril de 2019. [↑](#footnote-ref-6)