

DIP. FRANCISCO TÉLLEZ SÁNCHEZ
PRESIDENTE DE LA DIRECTIVA DEL CONGRESO DEL
ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO.
P R E S E N T E.

El que suscribe, integrante de la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso Libre y Soberano de Hidalgo, con fundamento en los artículos 47 fracción II de la Constitución Política del Estado de Hidalgo, 2, 25, fracción IV, 124 fracción II y 125 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, nos permitimos someter a consideración del Pleno de esta Soberanía, la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción II y III del artículo 6 y se adiciona la fracción I bis del artículo 2 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo.**

O B J E T I V O

La presente iniciativa tiene como finalidad, incorporar en el marco jurídico estatal, el reconocimiento expreso de la movilidad como un derecho que debe garantizarse con enfoque intercultural, equitativo e incluyente, facultando al Titular del Poder Ejecutivo del Estado para que, al fijar y conducir la política pública en materia de movilidad y transporte, se otorgue atención prioritaria a las necesidades específicas de los pueblos y comunidades indígenas; Asimismo, se busca establecer como un asunto de interés general en materia de movilidad, la formulación, planeación e implementación de proyectos de movilidad en zonas con alta concentración de población indígena, mediante la coordinación efectiva con los gobiernos municipales, con el fin de mejorar la accesibilidad, conectividad y condiciones de traslado de dichas comunidades.

PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES Y CONVENCIONALES APLICABLES

La iniciativa se sustenta en diversos principios y disposiciones constitucionales e instrumentos internacionales que protegen el derecho a la movilidad y reconoce los derechos de los pueblos y comunidades indígenas.

1. Principio de progresividad y garantía de los derechos humanos

El artículo 1º. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone que, todas las autoridades tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

El principio de progresividad previsto también en diversos tratados internacionales ratificados por México, tal como lo ha expuesto la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ordena ampliar el alcance y la protección de los derechos humanos en la mayor medida posible hasta lograr su plena efectividad, de acuerdo con las circunstancias fácticas y jurídicas; en sentido positivo, del principio de progresividad derivan para el legislador (sea formal o material) la obligación de ampliar el alcance y la tutela de los derechos humanos¹; en este sentido, la presente iniciativa representa una medida legislativa para fortalecer la protección del derecho a la movilidad segura.

2. Principio de movilidad segura.

El artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, sustenta el principio de movilidad segura, accesible, eficiente, sostenible, inclusiva y de calidad; por lo que en todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con este principio, también previsto en la Convención Americana sobre Derechos Humano, en la Agenda 2030 y en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030.

3. Reconocimiento del derecho de los pueblos y comunidades indígenas.

¹ Suprema Corte de Justicia de la Nación, Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Registro digital: 2015305, Instancia: Primera Sala, Décima Época, Materia(s): Constitucional, Tesis: 1a./J. 85/2017 (10a.), Libro 47, Octubre de 2017, Tomo I, página 189

El artículo 2 en relación con el artículo 1 párrafo primero y 4, sustentan el derecho de las y los integrantes de pueblos y comunidades indígenas a la movilidad, como un sector que amerita una atención prioritaria por el ser el pilar de la grandeza de la Nación Mexicana, por ello, expresamente se obliga a las entidades federativas y los Municipios, a garantizar y extender la red de comunicaciones que permita la articulación de los pueblos y comunidades indígenas, lo que implícitamente implica la implementación de proyectos de movilidad a su favor.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PRIMERO. Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Pueblos Indígenas y Tribales: Obliga al Estado a adoptar medidas para garantizar que los pueblos indígenas gocen plenamente de los derechos humanos y libertades fundamentales; por su parte, la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, publicada el 13 de septiembre de 2007, reconoce su derecho a no ser discriminados y a acceder a servicios públicos adecuados. precisando en su numeral 21 párrafo segundo que, los Estados adoptarán medidas eficaces y, cuando proceda, medidas especiales para asegurar el mejoramiento continuo de sus condiciones económicas y sociales.

Aunado a lo anterior, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en su Objetivo 11, relativo a ciudades y comunidades sostenibles, señala como prioridad. el acceso a sistemas de transporte seguros y accesibles para todos.

SEGUNDO. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 4o., reconoce el derecho a la movilidad como un derecho humano fundamental, que implica que todas las personas puedan desplazarse de manera segura, accesible, eficiente, sostenible, inclusiva y digna, disponiendo a la letra que, “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”; reconocimiento incorporado mediante Decreto de reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación del 18 (dieciocho) de diciembre de 2020 (dos mil veinte).

TERCERO. En este orden de ideas, derecho a la movilidad no se limita al tránsito libre, sino que comprende varios elementos, como lo son:

- Seguridad vial.
- Accesibilidad para personas con discapacidad. • Disponibilidad de transporte público adecuado.
- Movilidad con perspectiva de igualdad y no discriminación.
- Prioridad para peatones y usuarios vulnerables.
- Sustentabilidad ambiental.
- Integración urbana y territorial.

Bajo este referente, el Estado en sus distintos órdenes y niveles de gobierno, debe garantizar infraestructura segura, regular el transporte público, reducir accidentes viales, proteger a peatones y ciclistas, eliminar barreras para personas con discapacidad y planear ciudades accesibles y sostenibles.

CUARTO. La Suprema Corte de Justicia de la Nación, respecto al derecho a la movilidad, ha sostenido que, esta prerrogativa tiene dos dimensiones: una dimensión individual consiste en decidir libremente los desplazamientos, elegir la forma de movilidad y desarrollar el tránsito en condiciones de libertad; y una dimensión colectiva que comprende la coexistencia de distintos medios de movilidad, la existencia de infraestructura suficiente y la satisfacción de necesidades sociales y urbanas, criterio que a la letra señala:

Registro digital: 2027627 Undécima Época
Materia(s): Constitucional Tesis: 2a./J. 70/2023 (11a.)
Instancia: Segunda Sala Tipo: Jurisprudencia
Fuente: Semanario Judicial de la Federación.
Publicación: Viernes 17 de noviembre de 2023 10:28 horas

DERECHO A LA MOVILIDAD. SUS DIMENSIONES INDIVIDUAL Y COLECTIVA.

Hechos: Un grupo de personas con discapacidad visual promovieron un juicio de amparo indirecto, en el cual argumentaron que diversas autoridades federales y locales incumplieron con su obligación de garantizar los derechos a la accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad en el Metro de la Ciudad de México. Correspondió a la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación conocer del amparo en revisión.

Criterio jurídico: La Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determina que el derecho a la movilidad debe ser entendido a partir de sus dimensiones individual y colectiva. Así, mientras la dimensión individual se refiere a la posibilidad que tiene toda persona de desplazarse en condiciones de libertad, la dimensión colectiva se refiere a la existencia de diversos medios que permitan la movilidad de las personas según su modo de vida, y que permitan la satisfacción de sus necesidades y el desarrollo de la población, en beneficio de la colectividad.

Justificación: El derecho a la movilidad se define como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo. En este sentido, debe destacarse que el derecho a la movilidad tiene tanto una dimensión individual como una dimensión colectiva. En su dimensión individual, el derecho a la movilidad se traduce en la posibilidad que tiene cada persona de decidir libremente tanto sus movimientos como la manera de desarrollarlos. En su dimensión colectiva, el derecho a la movilidad supone el derecho de todas las

personas y de la sociedad a la coexistencia de varias formas de movilidad, que respondan a diversos modos de vida, y que permitan la satisfacción de necesidades.

Así mismo, la Corte señaló en la jurisprudencia 2a./J. 71/2023 (11a.), que las autoridades deben garantizar la movilidad bajo ciertas condiciones esenciales que funcionan como parámetros constitucionales de validez de las políticas públicas y actos administrativos, como lo son: seguridad vial; accesibilidad; eficiencia; sostenibilidad; calidad; inclusión e igualdad; en consecuencia, las autoridades deben diseñar infraestructura segura, garantizar transporte público adecuado, eliminar barreras arquitectónicas, regular el tránsito con enfoque de derechos humanos y proteger a peatones y usuarios vulnerables.

QUINTO. En el año 2004, fue publicado el Informe Final de la Consulta a los Pueblos Indígenas sobre sus Formas y Aspiraciones de Desarrollo, llevada a cabo por la Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, la cual tuvo como finalidad diseñar con este sector vulnerable, las medidas que el gobierno debe tomar para responder a sus diversas y complejas circunstancias, y en el cual se reconoce que “las aportaciones de los pueblos indígenas a la construcción nacional son múltiples y tienen varias dimensiones: son fundamento de la diversidad cultural, política y social; sus regiones son estratégicas y de referencia obligada para el desarrollo nacional; y a pesar de su aportación en recursos naturales, territoriales y culturales, se encuentran entre los más pobres de los mexicanos”; en materia de transporte, los pueblos y comunidades indígenas consultados, dejaron de manifiesto la necesidad de contar con servicios de transporte dignos en las comunidades, mejorando el transporte ya existente, impulsando proyectos de transporte comunitario, recibiendo servicios se con calidad, precio justo, trato digno y respeto.

SEXTO. Nuestro Estado el día de hoy se ha refrendado el compromiso a favor de los sectores más vulnerables, nuestro Gobernador es un ejemplo de cercanía con la gente y en esta dinámica, hoy se propone desde el Poder Legislativo fortalecer el buen quehacer, el material de movilidad a favor de nuestros pueblos y comunidades indígenas.

El Estado de Hidalgo cuenta con una importante presencia de población indígena, distribuida principalmente en regiones como la Huasteca, la Sierra Otomí-Tepehua y el Valle del Mezquital, estas regiones históricamente han enfrentado rezagos estructurales en infraestructura, servicios básicos y conectividad, siendo uno de sus principales problemas, la limitada accesibilidad a sistemas de transporte adecuados, lo que impacta directamente en el ejercicio de derechos fundamentales como la educación, la salud, el trabajo y la participación social.

La realidad hoy nos muestra que, en muchas localidades indígenas, el transporte público es escaso, irregular o inexistente, los costos de traslado son elevados en relación con los ingresos de los usuarios y no existen políticas diferenciadas que atiendan sus particularidades culturales y territoriales; circunstancias que generan aislamiento, desigualdad y limita el desarrollo integral de las comunidades.

SEPTIMO. El Estado de Hidalgo se caracteriza por una alta presencia de población indígena, lo que exige políticas públicas diferenciadas, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, la entidad cuenta con una población total de 3,082,841 habitantes, conforme al Censo de Población y Vivienda 2020, y dentro de este universo poblacional, destacan los siguientes datos:

1. Aproximadamente 362,629 personas hablan alguna lengua indígena, lo que representa aproximadamente 12.3% de la población de 3 años y más.
2. Hidalgo ocupa uno de los primeros lugares a nivel nacional en proporción de población indígena, situándose entre las entidades con mayor presencia de pueblos originarios.
3. En términos de autoidentificación, 54.2% de la población del estado se reconoce como indígena, lo que evidencia la profundidad cultural e histórica de este sector.
4. Más de la mitad de la población hidalguense tiene vínculos con pueblos originarios, lo cual convierte a la entidad en un territorio prioritario para el diseño de políticas públicas con enfoque intercultural.
5. En Hidalgo existen al menos tres lenguas predominantes: náhuatl, otomí y tepehua; 28,497 personas indígenas no hablan español, lo que representa una barrera significativa para el acceso a servicios públicos, incluido el transporte.

Bajo este referente, las políticas de movilidad deben considerar no solo factores geográficos, sino también lingüísticos y culturales, ya que la falta de accesibilidad no es únicamente física, sino también comunicativa.

OCTAVO. Reconociendo que nuestro Estado, si bien se cuenta con la normativa en que regula el transporte comunal indígena y se reconoce su otorgamiento de estas concesiones, únicamente a los interesados que radiquen en las mismas comunidades; no podemos dejar de reconocer que aun los pueblos y comunidades indígenas de nuestro Estado, se ven afectados por la distribución espacial de las actividades económicas y los servicios, que les permita mejorar su calidad de vida y acceso pleno al respeto de sus derechos, lo cual aunado a las deficiencias en caminos y modos de transporte privado y públicos, y el elevado costo para acercarse a las cabeceras municipales o zonas económicamente más activas, incide directamente en su exclusión social y falta de oportunidades de desarrollo; por ello, la hoy se proponer una reforma a la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo.

NOVENO. En esta lógica, y reiterando que la movilidad no debe entenderse únicamente como desplazamiento físico, sino como un derecho habilitador que permite el acceso a otros derechos, resulta indispensable que las políticas públicas en la materia, incorporen un enfoque diferenciado que atienda a los sectores históricamente vulnerables, incorporando el concepto de movilidad con enfoque intercultural. La presente iniciativa responde a una necesidad real y urgente de garantizar condiciones de movilidad dignas, accesibles y equitativas para los pueblos y comunidades indígenas del Estado de Hidalgo, y se trata de una reforma con enfoque social, que busca cerrar brechas históricas y asegurar que el desarrollo llegue a todos los sectores de la población sin distinción, que se plantea en los siguientes términos:

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO	
TEXTO ACTUAL	TEXTO QUE SE PROPONE

Artículo 2. Se considera de interés general:

I.- La prestación de los servicios públicos de transporte en el Estado de Hidalgo, ya sea en forma directa o mediante concesiones a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones normativas aplicables;

II.- El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;

III.- La señalización vial y nomenclatura;

IV.- La infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la misma; y

V.- La infraestructura y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que promueva la eficiencia en la prestación del servicio.

VI. La seguridad en el uso de transporte enfocada a la protección de las mujeres contra actos de violencia por razón de género, de conformidad con lo establecido en la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de

Artículo 2. Se considera de interés general:

I. ...

II bis. La formulación, planeación e implementación de proyectos de movilidad en zonas con alta concentración de población indígena, mediante la coordinación efectiva entre el Estado y los gobiernos municipales, con la finalidad de mejorar la accesibilidad, conectividad y condiciones de traslado de dichas comunidades;

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO

TEXTO ACTUAL	TEXTO QUE SE PROPONE
Artículo 6. El Titular del Poder Ejecutivo, tiene las siguientes atribuciones en materia de Movilidad y Transporte: I. Adjudicar, autorizar, negar, cancelar, contratar, expedir, extinguir, normar, otorgar, regular, rescatar, rescindir, revocar, sancionar, supervisar, transferir y vigilar, las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos a que se refiere esta Ley; II. Fijar y conducir la política de movilidad, en consonancia con los principios, ejes y objetivos contenidos en el Plan Estatal de Desarrollo, los Objetivos para el Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y conforme a las políticas de estado en materia de planificación, desarrollo, ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito de la competencia Estatal; III. Definir y aplicar las políticas de movilidad, con base en la jerarquía, principios y estrategias establecidas en esta Ley; ...	Artículo 6. I. ... II. Fijar y conducir la política de movilidad, en consonancia con los principios, ejes y objetivos contenidos en el Plan Estatal de Desarrollo, los Objetivos para el Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y conforme a las políticas de estado en materia de planificación, desarrollo, ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito de la competencia Estatal, otorgando a tención prioritaria a las necesidades específicas de los pueblos y comunidades indígenas; III. Definir y aplicar las políticas de movilidad, con base en la jerarquía, principios y estrategias establecidas en esta Ley, con un enfoque intercultural, equitativo e incluyente;

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta Soberanía, la siguiente Iniciativa con proyecto de Decreto:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN II Y III DEL ARTÍCULO 6 Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN I BIS DEL ARTÍCULO 2 DE LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO.

ARTÍCULO ÚNICO. Se **REFORMA** la fracción II y III del artículo 6 y de **ADICIONA** la fracción I bis del artículo 2 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, para quedar como sigue:

Artículo 2. Se considera de interés general:

I. ...

II bis. La formulación, planeación e implementación de proyectos de movilidad en zonas con alta concentración de población indígena, mediante la coordinación efectiva entre el Estado y los gobiernos municipales, con la finalidad de mejorar la accesibilidad, conectividad y condiciones de traslado de dichas comunidades;

III. a VI. ...

Artículo 6. ... I. ...

II. Fijar y conducir la política de movilidad, en consonancia con los principios, ejes y objetivos contenidos en el Plan Estatal de Desarrollo, los Objetivos para el Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y conforme a las políticas de estado en materia de planificación, desarrollo, ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito de la competencia Estatal, **otorgando atención prioritaria a las necesidades específicas de los pueblos y comunidades indígenas;**

III. Definir y aplicar las políticas de movilidad, con base en la jerarquía, principios y estrategias establecidas en esta Ley, **con un enfoque intercultural, equitativo e incluyente;**

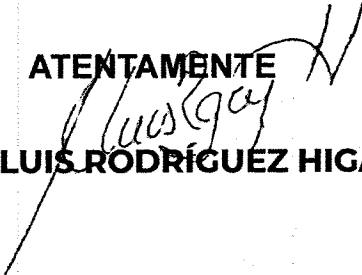
VI. a XI. ...

...

TRANSITORIO

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

ATENTAMENTE


DIP. JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ HIGAREDA

DIP. FRANCISCO TÉLLEZ SÁNCHEZ
PRESIDENTE DE LA DIRECTIVA DEL CONGRESO DEL
ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO.
P R E S E N T E.

El que suscribe, integrantes de la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso Libre y Soberano de Hidalgo, con fundamento en los artículos 47 fracción II de la Constitución Política del Estado de Hidalgo, 2, 25, fracción IV, 124 fracción II y 125 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, manifiesto que es mi intención presentar la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción II y III del artículo 6 y se adiciona la fracción I bis del artículo 2 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo**; y a efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto por la fracción II del artículo 125 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo, en su última previsión, señalo:

La iniciativa descrita, se considera que no tiene impacto presupuestario, toda vez que se trata de una armonización legislativa, no obstante lo anterior, en términos del artículo 139 en relación con el 140 y 88 de la Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo, será obligación de la Comisión de Estudio y Dictamen a la que sea turnada mi propuesta, valorar conforme al estudio técnico y jurídico de la misma, si es necesario prever alguna disposición transitoria relativa a la previsión de acciones de impacto presupuestario.

Sin otro particular por el momento, me reitero a sus órdenes.

ATENTAMENTE

DIP. JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ HIGAREDA



FORMATO DE ADHESIÓN A INICIATIVAS Y/O PROPUESTA DE ACUERDOS ECONÓMICOS.