

Ley de Movilidad: Retos y mitos



FOTO: CNN

Ius et ratio

Por Arturo Rubio Ruiz

La Paz, Baja California Sur (BCS). Conforme a los lineamientos emitidos por el Comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales de la Organización de las Naciones Unidas (CDESC-ONU), el derecho humano a la **movilidad** es el derecho de toda persona y colectividad de disponer de un sistema integral de **movilidad** aceptable, suficiente, accesible y de calidad que,

en condiciones de **igualdad** y sostenibilidad, permita el desplazamiento efectivo de todas las personas en un territorio, para la satisfacción de sus necesidades y el pleno desarrollo.

Debe entenderse el **derecho a la movilidad** en dos dimensiones:

1.- Una individual en la cual cada persona pueda decidir libremente tanto su movimiento como la manera de desarrollarlo en un lugar determinado.

2.- Una dimensión colectiva, ésta se refiere al derecho a la coexistencia de una gran variedad de formas de **movilidad** que respondan a los diversos modos de vida y actividades de la sociedad, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto tomando en consideración la **protección al ambiente** y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción.

También te podría interesar: [La Guardia Nacional y el uso de la fuerza](#)

El derecho a la **movilidad** implica una constante interrelación entre tres factores:

1. La diversidad en los medios de transporte.
2. El espacio público.
3. La infraestructura vial y de apoyo.



FOTO: Modesto Peralta Delgado

*La interacción armónica y funcional de estos tres factores es la meta del marco regulatorio de la movilidad, y resulta indispensable para brindar al ser humano un nivel de vida adecuado y conforme a la **Declaración Universal de los Derechos Humanos**, es fundamental para erradicar la pobreza y la realización de los principios de igualdad y no discriminación; apuntado lo anterior, en **Baja California Sur** necesitamos un marco legal que sienta las bases normativas para concretar en la cotidianidad el ejercicio pleno del derecho a la movilidad.*

El problema que enfrentamos es que pese a la importancia del tema, y al hecho de haberse realizado cinco foros sobre éste, en los que se presentaron 300 ponencias, –muchas de ellas valiosas por su aporte técnico y perspectiva vigentes–, el Ejecutivo estatal decidió ignorarlas y centrar el enfoque en convertir lo que sería la **Ley de Movilidad**, en una **herramienta**

de control político y económico, centrando la publicidad de su proyecto en dos premisas, que como promesas de campaña, resultan meros ganchos engañosos.

Por un lado promete “modernizar la infraestructura de **movilidad urbana**, mediante una oferta amplia y competitiva de transporte, así como un sistema más eficiente, suficiente, amable, seguro, económico y menos contaminante”, mientras arremete contra el gremio **transportista**, prometiendo en su discurso acabar mediante esta Ley con el conflicto que dicho gremio enfrenta con los operadores de *Uber*; conflicto que, ha sido alimentado por el **Gobierno del Estado**, con el objeto de generar presión social para que el **Congreso del Estado** apruebe su proyecto de **Ley de Movilidad**. Y necesita mucha presión, pues el cuerpo legislativo se integra de manera mayoritaria por diputados de oposición.

*Lo cierto es que Uber no requiere de una **Ley de Movilidad** para operar, pues atento al orden legal mexicano para los particulares, lo que no está expresamente prohibido, por consecuencia natural, está permitido. En contrapartida, todo acto de autoridad debe estar fundado y motivado, es decir, debe estar soportado en una Ley aplicable al caso. En otras palabras: el **ciudadano** puede hacer todo lo que no está legalmente prohibido, en tanto la autoridad sólo puede hacer aquello para lo cual está legalmente facultado, y debe plasmar por escrito, de manera fundada y motivada, todo acto de molestia que afecte la esfera de derechos de un particular.*

El servicio que prestan los conductores de *Uber* o de cualquiera otra plataforma similar, es un servicio que la justicia Federal ha definido como prestación entre particulares, y por tanto, escapa de la esfera jurídica de aplicación del actual **marco legal sudcaliforniano** que regula el transporte público. Pero, ¿necesitamos una **Ley de Movilidad**? Atendiendo a la exigencia constitucional que

reconoce el **derecho humano** a la movilidad, sí es necesario adecuar la legislación del Estado a los estándares actuales en dicha materia; lo que no necesitamos, es que el **Gobierno del Estado** alimente un conflicto para generar presión social, la cual le permita imponer su voluntad al Poder Legislativo.



El proyecto de Ley que presenta el Ejecutivo de nuestro Estado es un buen ejemplo de un mal ejercicio de “copiar-pegar” al elaborar un texto legislativo; tomaron como texto base la **Ley de Movilidad** vigente en Quintana Roo, pero le rasuraron aspectos torales, para convertirla en un engendro legal cuyo principal objetivo es darle al Gobernador un poder absoluto sobre el control del **transporte público**, a través de la creación de un Instituto cuyo titular sería designado discrecionalmente por el Gobernador, con facultades que le permiten un control, incondicional, sin contrapeso legal ni participación de los sectores de la **sociedad civil**.

Aprobar esta iniciativa de ley, tal y como está enviada por

el Ejecutivo, de ninguna manera resolverá el problema de la **movilidad** que presenta la Entidad, ya que no solucionará el conflicto entre conductores de Uber y taxistas, arrebatará a los Ayuntamientos una fuente importante de ingresos derivados de la expedición de **licencias** y permisos relacionados con el transporte, **circulación vehicular** y movilidad en general, tanto de personas como mercaderías; asimismo, sujetará la operación del transporte multimodal a las exigencias personales del Gobernador en turno, mantendrá la constante exclusión para los **grupos vulnerables**, en particular, de quienes presentan **discapacidad** física o intelectual, y mantendrá los estándares de ineficacia y retraso en el transporte colectivo, así como la marginación atávica en que actualmente se encuentran los ciclistas y peatones.

El Congreso debe ignorar el proyecto elaborado por el Ejecutivo y elaborar uno propio, a partir de los aportes que desde la **sociedad civil** se plasmaron en los foros sobre el particular se realizaron, basando la estructura normativa en el respeto humano a la movilidad, siguiendo los postulados plasmados por la **ONU**.

Finalmente es importante recalcar que la **Ley de Movilidad** no resolverá ningún problema y se convertirá en letra muerta, si no se incluye en su proyección y aplicación un programa estatal integral de movilidad y **planeación urbana**, fincado en políticas públicas con visión tridimensional, buscando soluciones inmediatas, mediatas y a largo plazo, a la problemática actual y futura, partiendo del diagnóstico **ciudadano** plasmado en los foros efectuados: una Ley vinculada a un plan de ordenamiento que enfrente los retos que implica el **crecimiento poblacional** y urbanístico.



AVISO: CULCO BCS no se hace responsable de las opiniones de los colaboradores, esto es responsabilidad de cada autor; confiamos en sus argumentos y el tratamiento de la información, sin embargo, no necesariamente coinciden con los puntos de vista de esta revista digital.