

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

H. CONGRESO DEL ESTADO

P R E S E N T E.-

La Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 64, fracción II de la Constitución Política, 7 párrafo tercero, 87, 88 y 111 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 80 y 81 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, todos ordenamientos del Estado de Chihuahua, somete a la consideración de este Alto Cuerpo Colegiado el presente Dictamen, elaborado con base a los siguientes:

ANTECEDENTES

I.- Con fecha cinco de noviembre del año dos mil veinticuatro, las Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario de MORENA, presentaron ante esta Soberanía, Iniciativa con carácter de decreto, a fin de reformar el artículo 4 de la Constitución Política del Estado de Chihuahua, respecto al derecho a la movilidad. Este asunto se incorporó al proceso legislativo, con fundamento en lo que dispone el punto Tercero del Acuerdo No. LXVII/EXACU/0912/2024 II

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

D.P., a solicitud del Diputado Edin Cuauhtémoc Estrada Sotelo, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Morena. En la Legislatura LXVII le correspondió el número de asunto 1794.

II.- Ahora bien, la Presidencia del H. Congreso del Estado, en uso de las facultades que le confiere el artículo 75, fracción XIII de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, el doce de noviembre del año dos mil veinticuatro, tuvo a bien turnar bajo el número 321 a quienes integran la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana la Iniciativa de mérito, a efecto de proceder a su estudio, análisis y elaboración del correspondiente dictamen.

III.- La Exposición de Motivos de la Iniciativa en comento, se sustenta básicamente en los siguientes argumentos:

“De acuerdo con el contenido del párrafo tercero del Artículo 1 de la Constitución Mexicana:

“Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.”

Esta misma noción relativa al Principio de Progresividad es recogida y desarrollada por la Convención Americana, la

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

cual, dispone que existen tres obligaciones fundamentales para todos los Estados partes, de tal forma que en su artículo 1.1 señala que se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción. Luego precisa que es también obligación del Estado (art. 1.1) abstenerse de vulnerar los derechos humanos y además (art. 1.1) adoptar todas las medidas necesarias para el goce y libre ejercicio de los derechos humanos (art. 2)

En definitiva, podemos concluir que el citado instrumento internacional, en concordancia con la Constitución Mexicana, coinciden al establecer la obligación de los Estados a respetar esta directriz, esto es, a abstenerse de limitar o vulnerar los derechos de las personas arbitrariamente y otro deber paralelo, consistente en garantizarlos, lo cual implica poner en marcha todas las medidas necesarias para que las personas puedan gozar de sus derechos.

Siguiendo la misma pauta que estos preceptos de la más alta jerarquía en nuestro sistema jurídico mexicano, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, también ha desarrollado el citado principio de progresividad, emitiendo diversos criterios que han ampliado el contenido de este principio, estableciendo que este no solo tiene efectos declarativos, sino que, por el contrario sus efectos se extienden hacia todo el orden normativo, reconociéndolo como un elemento indispensable para consolidar una verdadera garantía de protección de la dignidad humana, dado que únicamente la observancia de dicho principio impide, por un lado, la interpretación restrictiva de las

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

normas de derechos humanos, y por el otro, favorece la evolución de dichas normas al ampliar su alcance proteccionista.

A este respecto, convendría concebir el hecho de que los Derechos Humanos, no son más que un mínimo que los Estados deben respetar, esto es, constituyen un mero punto de partida, mas no de llegada, es decir, la obligación de las autoridades competentes en materia de Derechos Humanos, no se extingue ni aun garantizándolos de manera íntegra en cierto punto temporal, esto es, porque inmediatamente después se añadirá la obligación de extender su alcances y contenido. De tal forma que debemos reflexionar que todos los Derechos Humanos, constituyen en sí mismos, auténticos mandatos de optimización que imponen a las autoridades competentes la exigencia de poner en marcha permanentemente determinadas acciones y omisiones tendientes a acrecentar su ámbito de protección.

Pues bien, es desde esta óptica que debemos abordar e interpretar el contenido del penúltimo párrafo del artículo 4 de la Constitución Federal, el cual expresa de manera textual que; "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad."

En relación a la disposición en cita, vale la pena precisar que cada uno de estos principios tienen un amplio contenido propio y específico, de donde se desprenden una multiplicidad de deberes, los cuales se encuentran desarrollados por el artículo 4 de la Ley General de

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

Movilidad y Seguridad Vial, el cual dispone que se entiende por:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles; VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad

VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad; IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

Derivado de lo anterior expuesto, podemos arribar a diversas conclusiones, en primer lugar, podemos establecer que derivado del Derecho Humano a la Movilidad, se desprende el deber correlativo del Gobierno del Estado, de proporcionar todos los medios que sean necesarios para que los Chihuahuenses puedan desplazarse en condiciones óptimas. Por otra parte, también podemos colegir que esta prerrogativa guarda estrechas implicaciones con prácticamente todos los aspectos de la vida, así por

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

ejemplo, podemos decir que se encuentra relacionada con la satisfacción de diversas necesidades básicas como lo es la alimentación, es así debido a que es necesario el acceso a la movilidad para desplazarse de un lugar a otro y poder proveerse de víveres; de igual manera podemos inferir que la Movilidad se encuentra vinculada con el Derecho a la Salud dado que se requiere para poder acudir al servicio médico de manera oportuna; el Derecho al Trabajo y el Derecho a la Educación, requieren también de una Movilidad que sea accesible y que esté al alcance de todos aquellos que necesitan llegar al lugar donde estudian o laboran, más aún, si concebimos que lo único que intentan es superarse y ampliar su abanico de oportunidades, o bien, ganarse la vida y darle un sustento a su familia; el Derecho al Medio Ambiente, depende también, en gran medida de que el Estado ponga en marcha una movilidad responsable y sustentable, de igual forma, el Derecho a la Familia, depende de una Movilidad eficaz y de calidad, es así, porque de esto depende la posibilidad de pasar un mayor o menor tiempo con nuestros seres queridos. Como vemos, todos estos Derechos Fundamentales, al igual que la Igualdad, la Seguridad, la Inclusión, entre otros, guardan una vinculación directa con el Derecho Humano a la Movilidad.

En atención a lo anterior expuesto, debemos considerar que, por su extenso contenido, complejidad y por el papel determinante que tiene en la vida de las personas, de las familias, las comunidades, las naciones, y aun de nuestra especie, la Movilidad debe ser configurada como un derecho autónomo que requiere una atención especial. Derivado de estas consideraciones, de esta multiplicidad de deberes que imponen, por un lado, el principio de

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

progresividad y por el otro, el propio Derecho Humano a la Movilidad en sí, es que no se puede suponer que en nuestra Entidad Federativa se cumple con lo que mandatan los citados preceptos al poner a disposición de los Chihuahuenses un sistema de transporte único que no ofrece ninguna otra alternativa, que pondera la circulación de los vehículos particulares, que tiene serias limitaciones en cuanto al alcance y la calidad que ofrece a los usuarios, el cual además, es profundamente deficiente, contaminante, lesivo para la salud, inseguro y excluyente.

Ahora bien, en atención al Principio de Supremacía Constitucional contemplado en el artículo 133 de la Carta Magna, hemos citado disposiciones de la más alta jerarquía, este hecho por sí mismo, al implicar un mandamiento ineludible, podría hacernos suponer que todos los Chihuahuenses tendríamos que tener por lo menos asegurado el acceso a un sistema de transporte público y que este, cumpliría con un estándar mínimo de seguridad, eficacia, calidad, higiene, sostenibilidad, confortabilidad, etc. No obstante lo anterior, la realidad es otra muy distinta, lo cierto es que aun y cuando en principio el transporte es “público” y que todos deberíamos de tener acceso en condiciones de igualdad, por diversas razones, este no se encuentra al alcance de muchos Chihuahuenses, ya sea por falta de cobertura, debido a que no se contemplan las necesidades especiales de los usuarios con algún tipo de discapacidad o de los adultos mayores, porque les representa un riesgo a su seguridad (como ocurre en el caso de las mujeres y de los adultos mayores) o bien, porque acceder a este servicio público significaría un detrimento económico demasiado grande para costearlo. Todas estas limitaciones y deficiencias, nos indican que, en

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

términos reales, para una cantidad considerable de la población Chihuahuense, (que corresponde a los estratos sociales más vulnerables) este servicio público se encuentra completamente vetado, mientras que para otra gran parte que tiene acceso, lo hacen en condiciones que están muy lejos de cumplir con los requerimientos que exige la normatividad aplicable.

Haciendo una reflexión al respecto, quizá ésta no sea la peor parte, ni tampoco lo sea el hecho de que el transporte público mantiene una marcada tendencia a la degradación, o bien, a permanecer estático, como si estuviese “suspendido en el tiempo”, en el mismo estado, en las mismas condiciones generales que ha tenido desde hace décadas, sin avanzar nunca hacia una verdadera evolución, hacia un real progreso. Quizá entonces, el verdadero problema radica en que el Ejecutivo del Estado ni siquiera reconoce que existe un problema, y aun mas allá, en que ni siquiera se reconocen las obligaciones que le imponen, la Constitución, los Tratados Internacionales, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la Ley Federal y Local en la materia.

Aunado a esto, tampoco se reconoce la total ausencia de un plan debidamente estructurado, que cuente con metas claras, que incluya políticas públicas y acciones concretas debidamente calendarizadas, que nos lleven del actual sistema de transporte, a uno que sea realmente universal e incluyente, a uno que sea realmente tendiente a brindar diversas alternativas, a ponderar las necesidades de todos y no solo de unos cuantos, que ofrezca un servicio de calidad, que demuestre en los hechos, un interés real por

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

proteger la seguridad, la inclusión, la salud pública y el medio ambiente.

En este sentido, es pertinente poner de manifiesto que la preocupación por las condiciones de vida de las personas en los asentamientos humanos a nivel global, ha dado lugar a la revisión de diversas necesidades, entre ellas, los sistemas de transporte con que cuentan los habitantes de las ciudades. De esta forma, se ha reforzado la idea de que estos sistemas tienen un gran valor social, dado que en gran medida permiten a las personas acceder físicamente a diversos servicios y oportunidades, no obstante, también se ha puesto de manifiesto que contribuyen a fomentar diversas formas de exclusión, de inseguridad y degradación del medio ambiente, con lo cual, si bien es cierto que se protegen algunos derechos, no se puede negar que se vulneran otros, que en principio no deberían contraponerse, sobre todo atendiendo al Principio de Indivisibilidad que rige la aplicación de los Derechos Humanos.

A este respecto, la comunidad internacional, se ha manifestado en favor de producir un cambio estructural que reconozca la necesidad de lograr un desarrollo urbano sostenible, de igual forma, ha reconocido que el futuro de las próximas generaciones se encuentra estrechamente ligado a una urbanización sostenible, asociada al reconocimiento de la ciudad como un bien público en el que se deben garantizar los derechos económicos, sociales, ambientales y culturales, circunscritos en la noción del Derecho a la Ciudad (CEPAL/ONU-HABITAT, 2016) Así, para lograr ciudades más igualitarias, equitativas e inclusivas que favorezcan la sostenibilidad ambiental, es que se ha destacado el papel de la planificación de ciudades

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

sostenibles, sobre la base del abordaje de los vínculos entre la forma urbana, el uso sostenible de recursos y la movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos. (CEPAL, 2017). En referencia a esto, no podemos negar la realidad, tenemos la certeza de que 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.

Lo anterior, guarda concordancia con el contenido de la fracción IV del artículo 5 de la Ley General de Transporte, en la cual se contempla el principio titulado, Diseño Universal, según el cual; Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad.

Siguiendo esta misma directriz el artículo 20 de la citada Ley, expresa que; el sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Por otra parte, es también menester concebir que las ciudades no deben permanecer ajenas a las necesidades de quienes las habitan, que las calles deben ser proclives a incentivar la cercanía y la convivencia entre las personas que las recorren a diario y que, por ende, su diseño no puede ignorar los flujos de transeúntes que son los que dibujan sus dinámicas, sus problemáticas y sus verdaderas necesidades.

Pensar que el derecho a la movilidad, puede estar limitado al uso del automóvil y al actual sistema de transporte público que se ofrece en nuestra entidad, no solo implica acotar nuestras expectativas de acceder a este derecho plenamente, también implica la necesidad de repensar el concepto de la movilidad humana, lo cual, necesariamente también debe significar abordar una nueva perspectiva para el diseño de las ciudades, situación que también ha sido ignorada por completo.

No debemos soslayar que el transporte no solo es clave para construir una sociedad más igualitaria, más sana y con mejor calidad de vida, sino que desde una perspectiva económica constituye un factor clave para elevar la competitividad de las ciudades, un transporte público eficiente en sus diferentes modalidades es síntoma de una ciudad con alta capacidad para la atracción de nuevas inversiones, de nuevos empleos y más negocios.

En esta tesitura, más allá de la notoria trascendencia que tienen los sistemas de transporte, es justo reconocer que problemáticas similares se viven en nuestro país, sin

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

embargo, aun y cuando no sea una condición privativa de nuestra entidad federativa, lo cierto es que la forma de afrontarlas si ha sido radicalmente opuesta, de tal forma que cuando aquí, se le “carga la mano” al usuario y no se contempla ninguna otra posible solución, en otros Estados de la República Mexicana se está apostando por la implementación de procesos de reestructuración y revalorización de la función del transporte público, contrario a lo que sucede en nuestra entidad, se está apostando por asumir la responsabilidad de cumplir de manera gradual con todas las facetas que encierra el multicitado derecho, en lugar de hacer que sea el mismo pueblo el encargado de pagar por acceder a un derecho humano, de esta forma, se están poniendo en marcha diversos esquemas de subsidio que pretenden garantizar este derecho, que intentan ir hacia adelante, en lugar de retroceder, tal y como ocurre en el caso de la Ciudad de México, en Sonora o Jalisco, entre otras entidades, que dejan en claro que la tendencia nacional no es exprimir al usuario, ni responsabilizar a los concesionarios, sino asumir con respetabilidad su mandato legal.

En recapitulación, ente la postura del Ejecutivo que pretende delegar la responsabilidad de financiar el servicio público de transporte, ante la decadente situación que impera en esta ámbito, ante la ausencia de un avance progresivo, de obligaciones concretas, de metas claras y el establecimiento de términos o lapsos temporales específicos para su cumplimiento, se puso de manifiesto la necesidad de hacer una adecuación al marco normativo constitucional, a efecto de que se imponga a la autoridad competente, la obligación expresa de llevar a cabo acciones concretas y calendarizadas, que sean tendientes

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

a provocar el avance progresivo del Derecho a la Movilidad y así, evitar medidas regresivas, como la que se pretende poner en marcha.”

IV.- Ahora bien, al entrar al estudio y análisis de la Iniciativa en comento, quienes integramos la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana, formulamos las siguientes:

CONSIDERACIONES

I.- Competencia.

Al analizar las facultades competenciales de este Alto Cuerpo Colegiado, no encontramos impedimento alguno para conocer el presente asunto.

II.- Introducción.

Previo al análisis del asunto a dictaminar, es importante destacar que se revisó sobre el mismo aspecto competencial, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en lo general y en lo particular el contenido y efectos de los artículos 73 y 124, para evitar invasión de esferas competenciales y verificar las facultades

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

concurrentes en la materia; así como el Buzón Legislativo Ciudadano de este Honorable Congreso del Estado, sin que se encontraran comentarios u opiniones a ser analizadas en este momento, por lo que procederemos a motivar nuestra resolución.

La Iniciativa cuyo análisis hoy nos ocupa, tiene como finalidad reformar la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Chihuahua, en materia de derecho a la movilidad.

III.- Marco Constitucional Federal.

El artículo 4º constitucional que establece *"Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad."* Es decir, no sólo nuestra Carta Magna reconoce el derecho que toda persona y la colectividad tiene a la movilidad, sino que establece condiciones específicas que deben ser tomadas en cuenta para asegurar el acceso y disfrute de éste, lo cual debe ser observado por las autoridades competentes en la materia.

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

Asimismo, se facultó al Congreso de la Unión para expedir la legislación pertinente, al realizar la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73, que a la letra señala:

"Artículo 73. ...

I. a XXIX-B

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;

XXIX-D. a XXXI. ..."

IV.- Marco Constitucional Local.

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

Al igual que la constitución general, la del Estado establece en el Artículo 4º, párrafo vigésimo séptimo lo siguiente:

“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

V.- Convencionalidad.

A través de la investigación realizada para este documento se identificaron los tratados internacionales vinculantes y no vinculantes en materia de movilidad de los que el Estado Mexicano es parte, donde destacan los siguientes:

1. Acuerdo de París de 2015;
2. Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo de Escazú 2018);
3. Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible de 2015;
4. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad 2004- 2005;

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

5. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) de 1992;
6. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD) de 2007; 7. Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972;
7. Declaración de Río en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992;
8. Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948;
9. Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes de 2009;
10. Nueva Agenda Urbana de 2016.

VI.- Marco jurídico nacional.

Publicada en 2022, **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, es la ley reglamentaria del derecho a la movilidad.

Su artículo 9 determina que *“la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de*

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas son el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.”

Por su parte, el artículo 10, dispone que *“el derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan estos.”*

Señala, además, en su artículo 67, fracción VII, que corresponde a las Entidades Federativas el *“desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados.”*

VII.- Marco Jurídico Local.

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua, en su artículo 4, define este derecho como: *“el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y*

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, donde las personas serán el centro del diseño y desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.”

VIII.- Pertinencia Objetiva.

La exposición de motivos de la Iniciativa identifica como pertinencia de la reforma, los siguientes elementos:

- 1. Necesidad o problemática identificada:** según lo señalan las y los iniciadores es: *“hacer una adecuación al marco normativo constitucional, a efecto de que se imponga a la autoridad competente, la obligación expresa de llevar a cabo acciones concretas y calendarizadas, que sean tendientes a provocar el avance progresivo del Derecho a la Movilidad.”*
- 2. Solución legislativa planteada:** adicionar a la norma constitucional estatal, diversos preceptos que destaquen la obligación ineludible de la autoridad competente de asegurar

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

el acceso pleno al derecho a la movilidad y garantizar el cumplimiento de todos los principios rectores en la materia.

IX.- Viabilidad

Tras el estudio detallado de la propuesta, se desprenden las siguientes adaptaciones pertinentes a su viabilidad:

1. Existen las facultades constitucionales para que esta soberanía conozca y resuelva la Iniciativa en comento.
2. La problemática planteada por la Iniciativa de marras, es actual, real y jurídicamente relevante a juicio de quienes integramos la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana.
3. Según el análisis hecho en las presentes Consideraciones, quienes integramos la Comisión de mérito advertimos que el derecho a la movilidad se encuentra debidamente consagrado, en el artículo cuarto, párrafo veintisiete de la **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Chihuahua**; estimamos pertinente plasmar la solución legislativa propuesta

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPD MU/09/2026

para reforzar la redacción del artículo 4º de la Constitución Local a fin de reforzar las políticas públicas en la materia y abonar al perfeccionamiento del sistema de movilidad en la entidad.

X.- Mecanismos de análisis:

Atendiendo al objetivo principal de la Iniciativa, es pertinente señalar que, tal propuesta es acorde al criterio sustentado por la Segunda Sala de la **Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN)** en la jurisprudencia 2a./J. 71/2023 (11a.),¹ de materia constitucional, el cual determina que: *“La movilidad es la posibilidad que tiene cada persona de desplazarse libremente con el propósito de alcanzar diversos fines que dan valor a su vida. En este sentido, la garantía del derecho a la movilidad debe realizarse en cumplimiento de las siguientes condiciones: 1) seguridad vial: el sistema de movilidad debe considerar la prevención del delito y de violaciones a derechos humanos, así como la reducción de accidentes que pueden tener como consecuencia una afectación a la integridad física o a la vida de las personas; 2) accesibilidad: la movilidad se tiene que garantizar a todas las personas, asegurando que el sistema de movilidad cuente*

¹ <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2027626>

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

con accesibilidad física, accesibilidad económica, sin discriminación, tomando en cuenta que se debe acondicionar a las necesidades específicas de algunos grupos, y con acceso a la información; 3) eficiencia: el sistema de movilidad debe ser el adecuado para cumplir con su función y ha de buscar que las personas puedan desplazarse de un lugar a otro del modo más eficiente posible; 4) sostenibilidad: el sistema de movilidad debe planearse procurando el menor impacto posible al medio ambiente, específicamente, con planificación y tecnología que controle, reduzca y prevenga la emisión de gases de efecto invernadero; 5) calidad: el sistema de movilidad debe garantizar que los espacios, tecnologías, infraestructura y demás elementos que lo conforman se encuentran en buen estado y cumplen con las condiciones mínimas de seguridad e higiene; además, el servicio que se provea debe desempeñarse por personas capacitadas que den un trato idóneo a las personas usuarias, e incluye también la obligación de dar mantenimiento al sistema de movilidad; y 6) inclusión e igualdad: el sistema de movilidad debe asegurar que nadie quede excluido del ejercicio del derecho a la movilidad, tomando en cuenta que en algunas ocasiones la igualdad va más allá de no negar el acceso, sino que necesita de medidas específicas para garantizar que los espacios y

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

mecanismos de movilidad pueden ser utilizados por todas las personas en igualdad de condiciones.”

XI.- Proceso de Participación, Consulta Estrecha y de Colaboración Activa de Personas con Discapacidad para la Elaboración de Legislación en el año 2024.

El presente Asunto fue consultado originalmente en la LXVII legislatura, del H. Congreso del Estado de Chihuahua, lo anterior con fundamento en el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; las convenciones sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, e Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad; el estudio temático de la Relatora Especial sobre los derechos de las personas con discapacidad acerca de su derecho a participar en la adopción de decisiones; la Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad; para Prevenir y Eliminar la Discriminación y de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes todas del Estado de Chihuahua. En aquel entonces, identificado bajo el número de Iniciativa 1794, con el propósito de asegurar el acceso pleno al derecho a la movilidad para que ésta esté al alcance de todas las personas, poniendo especial énfasis en personas con

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

discapacidad.” Bajo la mesa 3 en el Eje “LABORAL, EDUCACIÓN Y ACCESIBILIDAD”, con esta calendarización en el año 2024:

MUNICIPIO	LUGAR SEDE	FECHA Y HORA
Juárez	Comisión Estatal de los Derechos Humanos Ubicación: Av. de los Insurgentes 4327, Los Nogales	Viernes 16 de febrero 2024 15:00 - 18:00 hrs.
Chihuahua	Mezanine del Congreso del Estado Ubicación: Calle Libertad No. 9, Colonia Centro	Lunes 19 de febrero 2024 15:00 - 18:00 hrs.
H. Del Parral	Casa Botello Ubicación: Plaza Juárez No. 10 Barrio de Guanajuato	Viernes 23 de febrero 2024 15:00 a 18:00 hrs.

Recibiendo los siguientes comentarios y/o propuestas: COMENTARIOS
Y/O PROPUESTAS

**Comisión de Obras, Servicios Públicos, y
Desarrollo y Movilidad Urbana**

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

“Todas las personas de las mesas en todas las sedes están de acuerdo con la propuesta.” 2

XII.- En el análisis que se hizo de la propuesta, se valoraron cada uno de los puntos que conforman su redacción, cerciorándonos agotando las previsiones que satisfagan las aportaciones en la Constitución Local, encontrando lo siguiente:

[illegible]

² <https://www.congresochihuahua.gob.mx/micrositios/consultadiscapacidad/2024/>

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a la consideración de este Alto Cuerpo Colegiado el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. - Se **REFORMA** el artículo 4, párrafo vigésimo séptimo; de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Chihuahua, para quedar en los siguientes términos:

Artículo 4. ...

...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad e inclusión. **El Estado, deberá asegurar el acceso pleno a este derecho, para que esté al alcance de todas las personas en igualdad, enfatizando el servicio a personas con discapacidad y priorizando a los demás grupos en situación de vulnerabilidad, así como a estudiantes en zonas urbanas y rurales. Deberá procurarse la elaboración de un diagnóstico y una planificación de la ampliación**

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

en las zonas urbanas de nuestra entidad, de tal forma que no constituyan un impedimento e incentiven la mejora de la movilidad. Las Autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones, deberán garantizar que todas las unidades que integran el transporte público se encuentren en buen estado, ofreciendo un espacio apropiado y confortable, en óptimas condiciones higiénicas, mecánicas, en emisión de contaminantes y seguridad. Para este efecto, las deberá realizarse un adecuado mantenimiento periódico y dejar de circular cuando dejen de cumplir con los fines establecidos por este párrafo.

...

...

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- En atención a lo que dispone el artículo 202 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Chihuahua, envíese copia de la Iniciativa, del Dictamen y del Diario de los Debates del Congreso del Estado, a los Ayuntamientos de los sesenta y siete Municipios que integran la Entidad y, en su oportunidad, hágase por el Congreso del Estado o por la Diputación Permanente,

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

en su caso, el cómputo de los votos de los Ayuntamientos y la declaración de haber sido aprobada la reforma a la Constitución del Estado.

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

ECONÓMICO.- Remítase a la Secretaría para que elabore la Minuta de Decreto en los términos en que deba publicarse.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la Ciudad de Chihuahua, Chihuahua, a los diez días del mes de marzo del año dos mil veintiséis.

**ASÍ LO APROBÓ LA COMISIÓN DE OBRAS, SERVICIOS PÚBLICOS, Y
DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA, EN REUNIÓN DE FECHA TRECE DE
FEBRERO DEL DOS MIL VEINTISÉIS.**

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

POR LA COMISIÓN DE OBRAS, SERVICIOS PÚBLICOS, Y DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA

	INTEGRANTES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. JOCELINE VEGA VARGAS PRESIDENTA			
	DIP. MAGDALENA RENTERÍA PÉREZ SECRETARIA			
	DIP. ISMAEL PÉREZ PAVÍA VOCAL			
	DIP. GUILLERMO PATRICIO RAMÍREZ GUTIÉRREZ VOCAL			

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/09/2026

	DIP. ÓSCAR DANIEL AVITIA ARELLANES VOCAL			
---	---	--	--	--

LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE AL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE OBRAS, SERVICIOS PÚBLICOS, Y MOVILIDAD URBANA, QUE RECAE EN LA INICIATIVA IDENTIFICADA CON EL NÚMERO 321.