



LX
LEGISLATURA



**Honorable Pleno de la Sexagésima Legislatura Constitucional
del Estado de Querétaro**
Presente

Quienes suscriben, diputado Enrique Antonio Correa Sada, Mariela del Rosario Morán Ocampo, Armando Sinécio Leyva: **Presidente, Secretaria e Integrante, respectivamente de la Comisión de Movilidad Sustentable y Tránsito**; Liz Selene Salazar Pérez, Luis Antonio Zapata Guerrero, Beatriz Guadalupe Marmolejo Rojas, Guillermo Vega Guerrero, Ana Paola López Birlaín, Maricruz Arellano Dorado, Germaín Garfías Alcántara, Luis Gerardo Ángeles Herrera, Alejandrina Verónica Galicia Castañón, Uriel Garfías Vázquez, Leticia Rubio Montes y Dulce Imelda Ventura Rendón integrantes del **Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional (PAN)** y Martha Daniela Salgado Márques y Manuel Pozo Cabrera, integrantes del **Grupo Parlamentario Querétaro Independiente**; de la Sexagésima Legislatura del Estado de Querétaro, en ejercicio de la facultad que nos confiere el artículo 18, fracción II, de la Constitución Política del Estado de Querétaro y de conformidad con el artículo 42 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Querétaro, sometemos a la consideración de este Honorable Pleno la **Iniciativa de Ley por la que se adiciona un párrafo noveno al artículo 3o. de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro en materia de movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y equidad**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos:

Objetivo de la iniciativa

La presente iniciativa tiene como propósito armonizar el texto de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro, con lo dispuesto en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de derecho a la movilidad, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Contexto mundial, continental y nacional, de la seguridad vial

En el año 2011, dio inicio el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, bajo el auspicio de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), cuya implementación permitió



LX
LEGISLATURA

la creación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. El diagnóstico en ese entonces ya era terrible:

- En el mundo, en 2011, cada año, fallecían cerca de 1,3 millones de personas por accidentes de tránsito —más de 3000 diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil.
- Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufrían traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito.
- Las colisiones de vehículos de motor tenían una repercusión económica del 1% al 3% en el Producto Nacional Bruto respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$500,000 millones de dólares.¹

En América, la Organización Panamericana de la Salud, publicó en 2019 el estudio “Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas”, que demuestra que México se ha quedado muy rezagado en seguridad vial:

- México era el tercer país de América con más muertes relacionadas con el tránsito: Brasil (38,651), Estados Unidos (35,092) y México (16,039)
- México tenía dos veces más muertes por accidentes viales que Venezuela, que era el cuarto país con más muertes del continente.
- México tenía una tasa de mortalidad por tránsito de 13.1 muertes por cada 100,000 habitantes.
- En México, el porcentaje de víctimas de accidentes viales que presentan una discapacidad permanente alcanzaba el 16.4%, el segundo más alto de América.²

Contexto jurídico nacional

Hasta los primeros meses del año 2022, si bien en México existían regulaciones nacionales sobre límites de velocidad, éstas solo aplicaban para las carreteras y autopistas federales.

¹ Organización de las Naciones Unidas. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Pp 3-4

² Organización Panamericana de la Salud. Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. P. 10



LX

LEGISLATURA

Cada Estado y municipio establecía sus propios límites para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permitía contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país. Hay que ser claros, uno de los elementos que más riesgo causan en el sistema de movilidad es el exceso de velocidad y, si cada entidad federativa y cada municipio puede establecer, regular, vigilar y sancionar este aspecto, es evidente que esta tarea se complejiza y se generan más riesgos para la población.

Respecto de la conducción libre de alcohol y sustancias psicoactivas, México tenía, de nueva cuenta, leyes nacionales que permitían pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas, pero que solo aplicaban para el ámbito federal, es decir, carreteras y autopistas federales y para conductores de transporte público con licencia federal.

Cada entidad federativa o municipio determinaba si establecía o no, pruebas de alcoholemia o drogas dentro de su territorio. Si bien la Secretaría de Salud Federal ha establecido parámetros para determinar los máximos de alcohol permitidos, cada municipio, en la práctica, adoptaba las disposiciones que deseaba en su Reglamento de Tránsito, por lo que, de nueva cuenta, encontrábamos una enorme disparidad normativa.

Se estima que, en México, el 19.5% de muertes causadas por lesiones en el tránsito son atribuidas al consumo de alcohol.³

México tampoco contaba con leyes que regularan, a nivel nacional, el uso del casco obligatorio para motociclistas.

Finalmente, nuestro país tampoco tenía leyes nacionales que establecieran como obligatorio el uso del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohibieran que niños viajen en el asiento delantero, o que prohibieran el uso del celular mientras se conduce, puesto que esto recaía en la competencia de cada entidad federativa y de los municipios.

Diagnóstico constitucional

La seguridad vial es un tema urgente que debemos discutir y resolver, puesto que no hacerlo implica que más gente siga muriendo en las calles.

Pero hasta antes de la reforma constitucional federal, la competencia para legislar en materia de seguridad vial estaba repartida entre las 32 entidades federativas, los 2458 municipios y las 16 alcaldías de la Ciudad de México.

³ Ídem, P. 49



LX

LEGISLATURA

Por ello, el Poder Reformador de la Constitución aprobó la reforma a los artículos 4, penúltimo párrafo, 73, 115 y 122, de la Constitución para reconocer el derecho a la movilidad y para facultar al Congreso de la Unión para emitir una ley general en la materia.

¿Es la seguridad vial lo suficientemente importante y necesaria como para que sea la Federación, a través del Congreso de la Unión, la que establezca un piso mínimo común a todas las entidades federativas, municipios y alcaldías y que éstas armonicen debidamente la legislación local, con el objetivo de salvar vidas?

Nuestra posición es clara: es urgente tomar acciones decididas y contundentes que eviten muertes por hechos viales y que propicien que el sistema de movilidad sea más seguro para todas las personas.

Por ello, celebramos la aprobación de la reforma constitucional en materia de movilidad con seguridad vial que se aprobó por el Poder Reformador de la Constitución y que se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, así como también celebramos la aprobación por el Congreso de la Unión de la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el mismo órgano de difusión oficial el día 17 de mayo de 2022.

Concurrencia de facultades en materia de seguridad vial.

En febrero de 2019, el Senado de la República llevó a cabo diversos foros regionales que recogieron la opinión, y propuestas de la población, de las organizaciones de derechos humanos, de expertos en materia de seguridad vial, de servidores públicos y, muy especialmente, de personas y organizaciones dedicadas a construir condiciones de seguridad vial.

Del cúmulo de propuestas destacaron la necesidad de legislar una ley general que construyera el piso mínimo en la materia para todo el país.

Pero hay que ser claros, hasta antes de la reforma constitucional:

- En la Constitución no existía concurrencia de facultades en la materia.
- El Congreso de la Unión no tenía atribuciones para emitir la ley general.
- Si no se modificaba la Constitución, para que el Congreso de la Unión pudiera emitir una Ley General de Movilidad con Seguridad Vial, no había forma de atacar el problema de manera coordinada y homogénea.



LX
LEGISLATURA

Iniciativas de reforma constitucional.

Para resolver este problema jurídico-constitucional, las senadoras Xóchitl Gálvez Ruiz, María Guadalupe Saldaña Cisneros, Patricia Mercado Castro y el senador Primo Dothé Mata, presentaron, cada uno, sendas iniciativas con proyecto de decreto que reforman diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, proponiendo, en síntesis, lo siguiente:

- Reconocer el derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial (Art. 4 constitucional).
- Establecer la concurrencia de facultades entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en materia de movilidad y seguridad vial (Art. 4 constitucional).
- Facultar al Congreso de la Unión para expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (Art, 73, fracción XXX-A constitucional).
- Reconocer expresamente, en el artículo 115 constitucional, la obligación de los municipios para garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial.

Aprobación en el Senado

Después de varios meses de trabajo legislativo en las comisiones de Puntos Constitucionales y en la de Zonas Metropolitanas, y Movilidad del Senado de la República, se llegó a un consenso sobre la necesidad de aprobar una reforma que elevara a rango constitucional el derecho a la seguridad vial y el derecho a la movilidad y para establecer la concurrencia de facultades en ambas materias, permitiendo al Congreso de la Unión expedir una ley general que las regule.

El 11 de diciembre de 2019, el Pleno del Senado aprobó el dictamen de las comisiones unidas de Puntos Constitucionales; de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos Segunda, respecto de las iniciativas con proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Este fue el primer gran paso hacia la consolidación de la seguridad vial y de la movilidad como derechos fundamentales, reconocidos en nuestra Constitución, exigibles por todas las personas en el país.

La minuta se remitió a la Cámara de Diputados para su trámite subsiguiente.



LX
LEGISLATURA

Aprobación en la Cámara de Diputados

En sesión del 29 de septiembre de 2020, la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, aprobó el dictamen sobre la Minuta del Senado con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Previo a esta aprobación, el 24 de marzo de 2020, la Comisión de Puntos Constitucionales llevó a cabo un foro de parlamento abierto virtual sobre movilidad y seguridad vial, lo que reforzó las consideraciones que el Senado tomó en cuenta para aprobar esta reforma.

El dictamen fue remitido a la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados para continuar su trámite, discutiéndose y aprobándose en el Pleno de dicha Cámara el 14 de octubre de 2020 y ordenándose su remisión a las legislaturas de las entidades federativas para su aprobación por al menos la mitad más una.

El 18 de diciembre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, con lo que inició el plazo de 180 días para que el Congreso de la Unión expidiera la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con lo que también se inició el conteo regresivo para que las entidades federativas procedan a armonizar su legislación.

Cuadro comparativo de la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial.

La reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial consistió en lo siguiente:

Texto vigente	Texto aprobado
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	
Artículo 4º. ...	Artículo 4º. ...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...



QUERÉTARO
PODER LEGISLATIVO

LX

LEGISLATURA

...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
No existe correlativo	Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
Artículo 73	Artículo 73
I. a XXIX-B ...	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;	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, así como en materia de movilidad y seguridad vial;
XXIX-D a XXXI...	XXIX-D a XXXI ...
Artículo 115 ...	Artículo 115 ...
I a IV ...	I a IV ...
V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultadas para: a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal.	V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultadas para: a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial.
b) a i) ...	b) a i) ...
...	...
VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, con apego a las leyes de la materia.	VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.



QUERÉTARO
PODER LEGISLATIVO

LX

LEGISLATURA

VII a X ...	VII a X ...
Artículo 122	Artículo 122
A a B ...	A a B ...
C. ...	C. ...
Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública	Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; movilidad y seguridad vial ; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública
...	...
a) a c) ...	a) a e) ...
D ...	D ...

La Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados hizo una adecuación en el artículo 4º, pues en lugar de adicionar un párrafo 14, se adicionó un párrafo 17, toda vez que dicho numeral fue reformado posteriormente a la aprobación en el Senado (8 de mayo de 2020), añadiendo los párrafos 14, 15 y 16, que regulan los programas sociales y las acciones de bienestar.

La nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Después de un largo proceso legislativo, ambas cámaras del Congreso de la Unión lograron, a través del trabajo conjunto, el consenso sobre el texto de lo que hoy es la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Esta nueva ley fue, como se ha señalado en párrafos anteriores, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022.

Esta norma jurídica es, a partir del día siguiente a su publicación, el piso mínimo que todas las entidades federativas, los municipios y la Federación, deben garantizar para todas las personas, en materia de movilidad y de seguridad vial.

Como se ha mencionado también, la ley contempla que las entidades federativas tendrán un plazo de 180 días, a partir de su entrada en vigor, para armonizar su legislación local.



LX
LEGISLATURA

Si bien es cierto, la ley general no obliga a las entidades federativas a reformar sus constituciones locales, en Querétaro consideramos que la importancia del derecho a la movilidad es tal que es indispensable que nuestra Constitución lo reconozca y garantice.

Lo anterior, a fin de que todo nuestro sistema jurídico estatal se encuentre debidamente armonizado y alineado con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y con lo dispuesto en la materia por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Las entidades ya están avanzando en la armonización

El plazo para que las entidades federativas armonicen su legislación local vence el 13 de noviembre de este año y, por ello, ya varias entidades han ido avanzando.

Sonora aprobó su reforma constitucional el 20 de abril de 2022; Sinaloa lo hizo el 8 de julio de 2022, mientras que Yucatán la aprobó el 9 de agosto pasado.

Yucatán ya aprobó también, el mismo 9 de agosto de 2022, su nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial, convirtiéndose en el primer estado que cuenta con su Constitución y su ley local reformadas.

Por su parte, Michoacán está en proceso de dictamen de las iniciativas de ley; Sonora está realizando foros de parlamento abierto para expedir su legislación; Jalisco está en proceso de dictamen y recibiendo opiniones de la ciudadanía; en la Ciudad de México hay un proceso también de análisis para la armonización; en Nayarit se presentó una iniciativa de ley y recientemente se aprobó una reforma parcial a la ley vigente; San Luis Potosí también está llevando a cabo foros con expertos y ciudadanía, mientras que Puebla ya tiene un avance importante en el dictamen de su ley local.

Reformar la Constitución de Querétaro para armonizarla

Es indiscutible que las entidades federativas estamos obligadas a reformar nuestras propias constituciones para armonizarlas con este trascendental cambio.

Además, también tendremos que armonizar nuestras leyes locales de movilidad, tránsito y transporte, para alinearlas con la ley general.

Toda vez que este tema es prioritario, ya que significa salvar vidas, consideramos que debemos avanzar en la armonización lo antes posible y aprobarla con la mayor celeridad y prioridad posible.



LX
LEGISLATURA

Por ello, esta iniciativa propone armonizar nuestro texto constitucional estatal para estar en línea con las disposiciones constitucionales y de la ley general.

La movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad es un derecho que debe tener la mayor importancia para todos los que integramos esta Legislatura, pues es un derecho que salva vidas y que evita terribles siniestros de tránsito.

En tal contexto, esta iniciativa propone reformar nuestro artículo 3º constitucional para incluir el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, tal y como se ha aprobado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues el resto de las disposiciones aprobadas por el Congreso de la Unión no requieren una reforma local que las armonice.

Esto incluso es congruente con la aprobación, en sesión del Pleno de fecha 30 octubre de 2020, por parte de la LIX Legislatura del Estado de Querétaro, de la Minuta enviada por la Cámara de Diputados. Con esa aprobación, Querétaro demostró su compromiso con la movilidad en condiciones de seguridad vial y, en consecuencia, también debemos demostrar que no nos limitamos a aprobar dicha modificación constitucional, sino que además también armonizamos la propia del Estado.

Fortalecer la seguridad vial desde nuestra Constitución

Adicionalmente a lo ya planteado, la iniciativa propone reforzar los conceptos básicos de la seguridad vial, pues si bien es fundamental reconocer a la movilidad como un derecho humano que debe ejercerse en condiciones de seguridad vial, nuestra Constitución y nuestras leyes locales no estarán impedidas para regular de la mejor manera posible varios aspectos de seguridad vial, siempre y cuando no se contravenga el piso mínimo que establece la ley general de la materia.

Con ello, la Legislatura del Estado de Querétaro va a dar un paso adelante para lograr las condiciones indispensables para garantizar que la vida de las queretanas y de los queretanos se salvaguarde y que se eviten, en lo posible, los siniestros de tránsito que tantas vidas han cobrado a nivel mundial durante los últimos años.

Por ello, se propone establecer que en la Ley se fijarán los mecanismos para garantizar este derecho, estableciendo las bases, principios, obligaciones y modalidades que procuren la gestión de la seguridad vial que eviten lesiones y muertes; la construcción y adecuación de vías de tránsito seguras; las responsabilidades de las personas usuarias de las vías de acuerdo a la jerarquía de la movilidad; la disposición de respuesta adecuada y eficaz tras los siniestros de tránsito; así como la participación social para la consecución de dichos fines.



LX
LEGISLATURA

Una iniciativa con participación social

Es muy importante resaltar que esta iniciativa de ley también ha sido producto de la participación de personas, organizaciones y colectivos de la sociedad civil absolutamente comprometidas con impulsar que en Querétaro contemos con leyes que garanticen de la mejor manera el derecho a la movilidad en los términos y condiciones que están establecidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por ello, es de subrayarse que en las instalaciones de la Legislatura del Estado, el 18 de agosto de 2022 se llevó a cabo el foro “Por una Reforma Constitucional en materia de Movilidad”, en el que participaron como ponentes la senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, quien fue una de las legisladoras impulsoras de la reforma constitucional y de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; Ricardo Montoya Zamora, coordinador de la Maestría en Ingeniería, Vías Terrestres, Transporte y Logística de la Universidad Autónoma de Querétaro; Juan Pablo Ramos, director del CITYES (especialistas en desarrollo y mejoramiento de ciudades); así como el Dr. Marco Antonio Sánchez Contreras, presidente de la Asociación Nacional de Vehículos Eléctricos y Sustentables.

En este foro también se contó con la asistencia de representantes de diversas asociaciones civiles, de colectivos de ciclistas, de cámaras empresariales, así como del observatorio ciudadano en materia de movilidad.

Durante las cuatro mesas de participación social que se dieron en el foro se recogieron las propuestas de las personas y organizaciones asistentes, las cuales enriquecieron considerablemente el análisis de la temática y la propuesta de esta iniciativa.

Posteriormente, el 30 de agosto de 2022, se llevó a cabo una reunión de trabajo con las personas y organizaciones asistentes al foro antes mencionado, así como con otras que se incorporaron al proceso, en el que se presentó una propuesta de texto para proponer mediante esta iniciativa, el cual fue analizado y enriquecido desde los diversos puntos de vista y necesidades de cada sector social.

Es por ello que quienes suscribimos esta iniciativa agradecemos profundamente la participación de las personas representantes de las siguientes organizaciones de la sociedad civil queretana, las cuales se enlistan en estricto orden alfabético:

1. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR);
2. Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT);
3. Ciclismo Seguro Casacas Verdes;
4. Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX)



LX

LEGISLATURA

5. Construyendo Ciudadanía A.C.;
6. Observatorio Ciudadano de Movilidad;
7. QM21;
8. Repartidores Motociclistas Unidos de Querétaro (RMUQ);
9. Saca la Bici;
10. Trayecto Urbano;
11. Unión de Asociaciones Ciclistas de Querétaro (UCIQ); y
12. Universidad Autónoma de Querétaro (UAQ)

Cuadro comparativo

Para mayor claridad, se presenta el siguiente cuadro comparativo de la propuesta de reforma a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro:

Texto vigente	Texto propuesto
Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro	
Artículo 3o. ...	Artículo 3o.- ...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
No existe correlativo	En el Estado de Querétaro, toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad y equidad.



LX

LEGISLATURA

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración del Pleno de esta LX Legislatura del Estado, la presente Iniciativa de Ley:

Iniciativa de Ley por la que se adiciona un párrafo noveno al artículo 3o. de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro en materia de movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad y equidad.

Artículo Único. Se adiciona un párrafo noveno, al artículo 3o. de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro, para quedar como sigue:

“Artículo 3o.- ...

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

En el Estado de Querétaro, toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad y equidad.”

Transitorios

Artículo Primero. La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro, “La Sombra de Arteaga”.

Artículo Segundo. Se derogan todas las disposiciones de igual o menor jerarquía que se opongan a la presente Ley.



LX

LEGISLATURA

Artículo Tercero. Envíese al titular del Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro, para su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro, “La Sombra de Arteaga”.

Dado en la sede del Poder Legislativo del Estado de Querétaro,
a los 25 días del mes de Octubre de dos mil veintidós

Atentamente

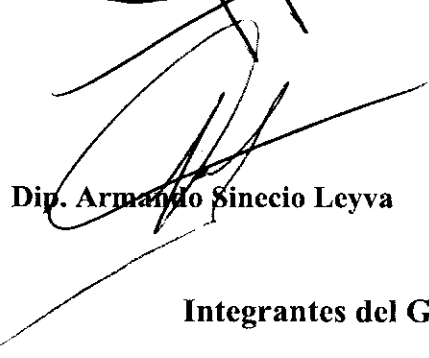
Integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable y Tránsito



Dip. Enrique Antonio Correa Sada




Dip. Mariela del Rosario Morán
Ocampo



Dip. Armando Sinécio Leyva

Integrantes del Grupo Parlamentario Pan



Dip. Liz Selene Salazar Pérez



Dip. Luis Antonio Zapata Guerrero



Dip. Beatriz Guadalupe Marmolejo Rojas

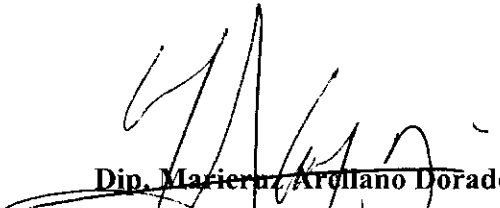


Dip. Guillermo Vega Guerrero

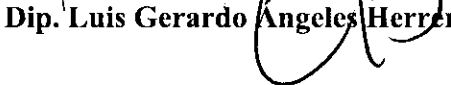


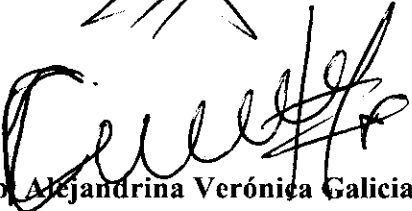
LX
LEGISLATURA


Dip. Ana Paola López Birlaín

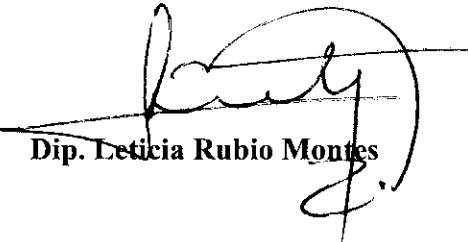

Dip. Marieliz Arollano Dorado

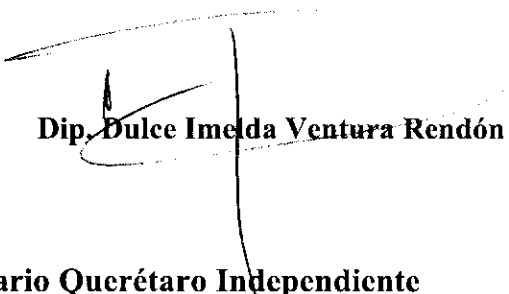

Dip. Germán Casas Alcántara


Dip. Luis Gerardo Ángeles Herrera


Dip. Alejandrina Verónica Galicia
Castañón

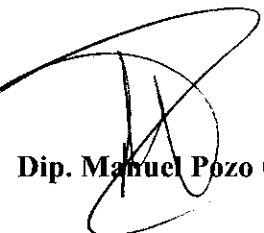

Dip. Uriel Garfías Vázquez


Dip. Leticia Rubio Montes


Dip. Dulce Imelda Ventura Rendón

Integrantes del Grupo Parlamentario Querétaro Independiente


Dip. Martha Daniela Salgado Sánchez


Dip. Manuel Pozo Cabrera

Hoja de firmas de la Iniciativa de Ley por la que se adiciona un párrafo noveno al artículo 3o. de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro en materia de movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad y equidad.