

CONTENIDO

Dictámenes para declaratoria de publicidad

De la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Anexo VII

Jueves 24 de marzo

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 10 de marzo de 2022.

**DICTAMEN DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO
POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE
MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión de la LXV Legislatura, le fue turnada para **DICTAMEN LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, la cual fue remitida por la H. Cámara de Senadores, el 01 de febrero de 2022.

La Comisión de Movilidad, con las atribuciones que le confieren los artículos 39, numerales 1 y 2, fracción XXI; y 45, numerales 6, incisos e) y f); y 7, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1, fracción I; 81, numeral 2; 82, numeral 1; 84, numeral 1; 85, 157, 158 y 167, numeral 4, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de los integrantes de esta Honorable Asamblea el presente Dictamen, de acuerdo con la siguiente:

M E T O D O L O G Í A

I. En el rubro de ANTECEDENTES se da cuenta del trámite Legislativo dado a la Minuta, materia del presente Dictamen, del recibo y cuyo turno recayó en esta Comisión de Movilidad para Dictamen.

II. En cuanto al apartado CONTENIDO DE LA MINUTA, se exponen los motivos y alcances de las propuestas, objeto de estudio, y se hace una síntesis en la que se destacan los temas que la integran.

III. En cuanto al apartado de ANÁLISIS, se refieren a las actividades realizadas, foros, con el fin de tener mayores elementos para dictaminar.

IV. Asimismo, en el apartado de IMPACTO PRESUPUESTAL, se refieren los puntos respectivos más importantes respecto de la Valoración de Impacto Presupuestal realizada por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas.

V. Respecto del apartado OPINIÓN, se hace referencia a la opinión emitida por la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la H. Cámara de Diputados.

VI. Respecto de las CONSIDERACIONES, los integrantes de la Comisión encargada de emitir el Dictamen respecto de la minuta turnada; expresan los argumentos y razonamientos que sustentan el sentido del presente Dictamen.

VII. Finalmente respecto del apartado VALORACIÓN, se refiere al estudio realizado sobre la motivación de la minuta, así como del Texto Normativo Propuesto.

I. ANTECEDENTES

1. En sesión del Pleno del Senado de la República celebrada el 30 de abril de 2019, la Senadora Patricia Mercado Castro, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, integrante del Grupo Parlamentario de Morena presentaron la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial.

2. Con esa misma fecha, mediante oficio número DGPL-2P1A.8429 signado por la Senadora Antares Guadalupe Vázquez Alatorre, se recibió el turno en las

Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda.

3. En sesión celebrada el 22 de mayo de 2019, el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario de Morena, presentó la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial.

4. Asimismo, mediante oficio número DGPL-2PE-2R1A.-50 con la misma fecha y signado por la Senadora Antares Guadalupe Vázquez Alatorre, Secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras referidas en el numeral dos de este capítulo de ANTECEDENTES.

5. En sesión celebrada el 17 de marzo de 2021, la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, presentó la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

6. En la misma fecha, mediante oficio número DGPL-2P3A.-1458 signado por la Senadora Lilia Margarita Valdez Martínez, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras ya referidas.

7. De igual forma, en sesión de la Comisión Permanente del 16 de junio de 2021, se dio turno directo a la Iniciativa de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal.

8.En la misma fecha, mediante oficio número CP2R3A.-760 signado por la Diputada María del Carmen Almeida Navarro, Secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.

9.Así las cosas, previos los trámites de proceso legislativo respectivo, en sesión celebrada el 14 de diciembre de 2021, el pleno de la Cámara de Senadores aprobó el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuya minuta fue turnada a la Cámara de Diputados mediante el oficio DGPL-1P1A.-3922 el mismo día.

10.Posteriormente en sesión celebrada el 01 de febrero de 2022, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados dio cuenta de la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual para fue turnada mediante el oficio no. DGPL 65-II-5-549 para Dictamen a la Comisión de Movilidad.

11.Con fecha 3 de febrero de 2022, la Comisión de Movilidad de la H. Cámara de Diputados, recibió la "Opinión Legislativa No. 3", sobre la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial enviada por la Secretaría de Economía, misma que fue distribuída entre los Diputados Integrantes de la Comisión.

12.El 16 de febrero de 2022, durante sesión ordinaria de la Comisión de Movilidad, con la presencia del Mtro. Javier Garduño Arredondo, Titular de la Unidad de Planeación y Desarrollo Institucional de SEDATU y miembros de Organizaciones de la Sociedad Civil como la Coalición Movilidad Segura y Motociclistas Unidos de la CDMX, se aprobaron por unanimidad, los Acuerdos para definir el proceso de dictaminación de la minuta y para la celebración de la Audiencia "Parlamento Abierto En Materia De La Ley General De Movilidad Y Seguridad Vial".

13. Ahora bien, en sesión celebrada el 17 de febrero de 2022, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, modificó el turno de la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y dio turno a la Comisión de Movilidad, para Dictamen, y a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para Opinión.

14. Por acuerdo celebrado con el pleno de la Comisión, el miércoles 23 de febrero de 2022 se llevó a cabo la Audiencia "Parlamento Abierto En Materia De La Ley General De Movilidad y Seguridad Vial" con la presencia de 37 ponentes representantes de los tres órdenes de gobierno, la Sociedad Civil, Cámaras de Comercio, Académicos y Científicos.

15. Asimismo, con fecha 25 de febrero, se recibió oficio número CEFP/DG/LXV/158/22 que contenía la Valoración de Impacto Presupuestal enviado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas

16. Por último, con fecha 1º de marzo de 2022, la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados emitió la Opinión respecto de la Minuta enviada por la Cámara de Senadores respecto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

II. CONTENIDO DE LA MINUTA

1. La minuta de referencia propone el siguiente texto normativo:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales

CÁPITULO I

Objeto de la Ley

Artículo 1. *La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo artículo 4o, y 73, fracción XXIX-C, en materia de movilidad y seguridad vial, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

La presente Ley tendrá por objetivos:

- I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;*



- II. *Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;*
- III. *Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción, XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;*
- IV. *Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;*
- V. *Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;*
- VI. *Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;*
- VII. *Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;*
- VIII. *Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;*

- IX.** *Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y*
- X.** *Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.*

Artículo 2. *Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.*

Artículo 3. *Glosario.*

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I.** *Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;*
- II.** *Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;*

- III. *Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;*
- IV. *Atención médica pre-hospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;*
- V. *Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;*
- VI. *Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial;*
- VII. *Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;*
- VIII. *Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;*



- IX.** *Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;*
- X.** *Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;*
- XI.** *Discriminación por motivos de discapacidad. Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;*
- XII.** *Diseño universal. Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;*
- XIII.** *Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;*



- XIV.** *Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;*
- XV.** *Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;*
- XVI.** *Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;*
- XVII.** *Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;*
- XVIII.** *Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- XIX.** *Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;*

- XX.** *Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;*
- XXI.** *Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;*
- XXII.** *Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;*
- XXIII.** *Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;*
- XXIV.** *Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;*
- XXV.** *Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;*
- XXVI.** *Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con*



discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTQQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XXVII. *Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;*

XXVIII. *Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;*

XXIX. *Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;*

XXX. *Ley: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;*

XXXI. *Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cms cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;*

- XXXII.** *Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;*
- XXXIII.** *Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;*
- XXXIV.** *Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;*
- XXXV.** *Observatorios: Los observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;*
- XXXVI.** *Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;*
- XXXVII.** *Persona peatona: Persona que transita por la vía o a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;*
- XXXVIII.** *Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;*
- XXXIX.** *Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2° de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;*
- XL.** *Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser*



una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

- XL I.** *Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;*
- XL II.** *Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;*
- XL III.** *Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;*
- XL IV.** *Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;*
- XL V.** *Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;*
- XL VI.** *Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;*
- XL VII.** *Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;*
- XL VIII.** *Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;*

- XLIX.** *Servicio de transporte: Actividad mediante la cual las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;*
- L.** *Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;*
- LI.** *Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;*
- LII.** *Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;*
- LIII.** *Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;*
- LIV.** *Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;*

- LV.** *Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;*
- LVI.** *Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;*
- LVII.** *Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;*
- LVIII.** *Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos.*
- LIX.** *Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías.*
- LX.** *Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;*

- LXI.** *Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;*
- LXII.** *Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones locales de verificación;*
- LXIII.** *Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;*
- LXIV.** *Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;*
- LXV.** *Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;*
- LXVI.** *Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;*
- LXVII.** *Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;*
- LXVIII.** *Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y*

LXIX. *Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.*

CAPÍTULO II

De los principios de movilidad y seguridad vial

Artículo 4. *Principios de movilidad y seguridad vial.*

La administración pública federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

- 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;*
- III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;*

- IV.** *Diseño universal. 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;*
- 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;*
- VII.** *Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;*
- 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 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;*



- X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;*
- XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;*
- XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;*
- 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;*
- XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;*
- 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;*
- XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;*

- 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;*
- XVIII.** *Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;*
- XIX.** *Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y*
- XX.** *Uso prioritario de la vía o del servicio: Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.*

Artículo 5. *Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.*

Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. *Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;*
- II. *Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- III. *Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;*
- IV. *La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;*
- V. *Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;*
- VI. *Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y lo tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;*
- VII. *Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;*

- VIII.** *Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y*
- IX.** *El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.*

CAPÍTULO III

De la jerarquía de movilidad

Artículo 6. *Jerarquía de la movilidad.*

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I.** *Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;*
- II.** *Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;*
- III.** *Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;*

- IV. *Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y*

- V. *Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.*

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

TÍTULO SEGUNDO

De la Política Pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

CAPÍTULO I

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la política nacional, sectorial y regional

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

- A. *El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:*

- I. *La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano ;*

- II. *La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;*
- III. *Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y*
- IV. *El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.*

La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

B. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades:

- I. *Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;*
- II. *Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;*
- III. *Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Nacional;*
- IV. *Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de*

Desarrollo, los programas federales y los planes de las entidades federativas y de los municipios;

- V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;*
- VI. Diseñar y aprobar la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;*
- VII. Formular y aprobar la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;*
- VIII. Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, incluyendo fuentes;*

- IX.** *Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;*
- X.** *Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;*
- XI.** *Determinar los distintos tipos de vías del territorio nacional, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;*
- XII.** *Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:*
- a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;*
- b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;*

- c) Definan las especificaciones técnicas del parque vehicular;*
- d) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;*

- e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;*

- f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;*

- g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;*

- h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Nacional y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;*

- i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Nacional, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;*

j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

XIII. *En aquellas entidades federativas con territorio insular, establecer los mecanismos de participación de los municipios correspondientes dentro del Sistema, y*

XIV. *Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.*

Artículo 8. *De la política nacional.*

La política nacional de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley, los que para tal efecto emita el Sistema Nacional, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

CAPÍTULO II

Del derecho a la movilidad

Artículo 9. *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 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 serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.*

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:



- I. *La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;*
- II. *La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- III. *La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;*
- IV. *La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;*
- V. *La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;*
- VI. *Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;*
- VII. *La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;*
- VIII. *Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;*
- IX. *Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y*
- X. *Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.*

Artículo 10. *El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.*

Artículo 11. *De la seguridad Vial.*

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;*
- II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;*
- III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.*
- IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;*

- V. *Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y*
- VI. *Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.*

Artículo 12. *El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.*

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 13. *De la accesibilidad.*

Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles

y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Artículo 14. *Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:*

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;*
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;*
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y*
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.*

Artículo 15. *De la eficiencia.*

Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 16. *De la sostenibilidad.*

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 17. *Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.*

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 18. *Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.*

Artículo 19. *De la calidad.*

Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 20. *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 física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.*

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 21. *De la inclusión e igualdad.*

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 22. *Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:*

- I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.*



- II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.*
- III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.*
- IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística.*
- V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.*

Artículo 23. *Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.*

En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;*

- II. *Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;*
- III. *Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;*
- IV. *Recibir atención médica y psicológica de manera integral;*
- V. *Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y*
- VI. *Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es Parte y demás instrumentos internacionales en la materia.*

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

CAPÍTULO III

Estrategía Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 24. *Estrategía Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.*

La Estrategía Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategía Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Nacional y publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 25. *Formulación de la Estrategía Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.*

Para la formulación de la Estrategía Nacional se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;*
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del país e interurbanos, rurales e insulares con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;*
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;*

- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;*
- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;*
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;*
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e*
- VIII. Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.*

Artículo 26. *Visión a largo plazo de la Estrategia Nacional.*

La Estrategia Nacional tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo nacional de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y en su caso actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que

puedan afectar la estructura de movilidad del país. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Nacional formulará y aprobará la Estrategia Nacional;*
- II. Una vez aprobada la Estrategia Nacional, se publicará en el Diario Oficial de la Federación, y*
- III. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.*

CAPÍTULO IV

Sistema de Información Territorial y Urbano Sección Primera

Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano

Artículo 27. *Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano.*

El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Nacional con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás legislación aplicable.

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos, entidades federativas y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 28. *Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.*

La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por las siguientes:

- I. Base de Datos sobre información de movilidad, y*
- II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.*

Sección Segunda

De las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 29. *Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.*

La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable;*
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;*
- III. Operadores de servicios de transporte;*
- IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;*
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;*

- VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;*
- VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;*
- VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;*
- IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;*
- X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;*
- XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;*
- XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y*
- XIII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.*

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 30. *Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de las entidades federativas al Sistema de Información Territorial y Urbano.*

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, las entidades federativas, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información de las entidades federativas deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

CAPÍTULO V

Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial Sección

Primera

Política de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 31. *Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.*

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;*
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;*
- IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el territorio lo permita y bajo un enfoque sistémico;*
- V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;*
- VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;*

- VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;*
- VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;*
- IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;*
- X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;*
- XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;*
- XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;*
- XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;*

- XIV.** *Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;*
- XV.** *Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;*
- XVI.** *Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;*
- XVII.** *Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;*
- XVIII.** *Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;*

- XIX.** *Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y*
- XX.** *Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.*

Artículo 32. *Movilidad con perspectiva de género.*

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

- I.** *Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.*
- II.** *Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.*

- III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.*

Sección Segunda

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura

Artículo 33. *De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.*

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa, en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, los distintos órdenes de gobierno deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas

usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 34. *Diseño de la red vial.*

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

- I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y*
- II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.*

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 35. *Criterios para el diseño de infraestructura vial.*

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

- I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas*



las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;*
 - b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;*
 - c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;*
 - d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;*
- II.** *Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;*

- III. *Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;*
- IV. *Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;*
- V. *Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;*
- VI. *Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;*
- VII. *Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de*

operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;

- VIII.** *Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;*

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

- IX.** *Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;*
- X.** *Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;*
- XI.** *Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;*

- XII.** *Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;*
- XIII.** *Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y*
- XIV.** *Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.*

Artículo 36. De la Infraestructura Vial.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y*
- II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.*

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte de la Federación, entidades federativas y municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente jerarquía basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales
- b) Semirurales;
- c) Urbanas;
- d) Predominantemente urbanas.

Artículo 37. *Estándares para la construcción de infraestructura vial.*

Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Los tres órdenes de gobierno deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción federal o estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 38. *Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.*

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

El Sistema Nacional emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Artículo 39. *Espacios públicos de diseño universal.*

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias

directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Artículo 40. *Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.*

A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y*
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.*

Artículo 41. *De los estudios técnicos.*

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

Artículo 42. *Sistemas integrados de medios de transporte.*

Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán

operar a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

Las autoridades estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

Artículo 43. *Del servicio de transporte público.*

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación.

Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o 1 kilómetro para educación primaria y 60 minutos o 3 kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

Artículo 44. *Control de los servicios de transporte.*

Cada autoridad en materia de transporte en los tres órdenes de gobierno definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta Ley.

Los instrumentos de control expedidos para la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que las entidades federativas, municipios y demarcaciones de la Ciudad de México no podrán sobre regularlos.

Artículo 45. *Instrumentos de control de operación del transporte.*

Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

- I. *Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;*
- II. *Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y*
- III. *Control y registro de conductores.*

Artículo 46. *De la información del transporte.*

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 47. *Modernización del parque vehicular.*

A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

Las autoridades competentes podrán establecer los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

Sección Tercera

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito

Artículo 48. Modalidades a la circulación de vehículos.

Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.

La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo 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.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:



- I. *Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;*

- II. *La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;*

- III. *El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:*
 - a) *30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.*

 - b) *50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.*

 - c) *80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.*

 - d) *80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.*

 - e) *110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.*

 - f) *Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 Km/h en cualquiera de sus accesos.*

- IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;*
- V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;*
- VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;*
- VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;*
- VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;*
- IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;*
- X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;*



- XI.** *En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;*
- XII.** *La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:*
- a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.*
- b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.*
- La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal.*
- XIII.** *La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y*
- XIV.** *Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.*

Las entidades federativas y municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Artículo 50. *Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.*

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

Artículo 51. *De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.*

La Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 52. *Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.*

La Federación, las entidades federativas y los municipios, emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:

- I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;*
- II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación, y*
- III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones.*

Artículo 53. *Del registro e información de la atención médica prehospitalaria.*

Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable.

Artículo 54. *De los estándares de vehículos nuevos.*

Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de Calidad, así como a los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.

La autoridad competente emitirá las regulaciones técnicas, con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.

La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los

avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, dispondrán que fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos den a conocer el desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión con base en los lineamientos o normativa que expida la autoridad en la materia.

Las autoridades federales y de las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

Sección Cuarta

De los Instrumentos en materia de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda

Artículo 55. *Gestión de la demanda de movilidad.*

La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades federales, de las entidades federativas y municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 56. *Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.*

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 57. *Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad y seguridad vial.*

La Federación, entidades federativas y municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o

internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 58. *Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.*

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

Sección Quinta

Instrumentos financieros

Artículo 59. *Instrumentos de financiamiento.*

Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno.

Artículo 60. *Priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad y seguridad vial.*

Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:



- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento de servicio de transporte público, de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;*
- II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;*
- III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;*
- IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;*
- V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;*
- VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y*
- VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.*

Artículo 61. *Programas federales de inversión.*

Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta Ley.

Sección Sexta

De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial

Artículo 62. *De la sensibilización, educación y formación.*

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 63. *De la sensibilización.*

La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;*
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;*
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;*
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y*
- V. Importancia de la incorporación de una perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.*

Artículo 64. *De la educación.*

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;*
- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;*
- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;*
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;*
- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;*
- VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;*
- VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y*

- VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.*

Artículo 65. *De la formación.*

La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TÍTULO TERCERO

De la Distribución de Competencias

CAPÍTULO I

De la Distribución de Competencias y Coordinación

Artículo 66. *De la Federación.*

Corresponde a la Federación, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:



- I. Promover, regular, coordinar, conducir y evaluar la política y gestión en materia de movilidad y seguridad del orden federal, de acuerdo con sus objetivos, metas, estrategias, y acciones;*
- II. Celebrar convenios de coordinación y concertación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de la presente Ley;*
- III. Promover la difusión sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial;*
- IV. Promover que las políticas y acciones relacionadas con la movilidad y seguridad vial que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal ejecuten en coordinación con los gobiernos de las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con los sectores social y privado, cumplan con el objetivo establecido en la presente Ley y en el Plan Nacional de Desarrollo;*
- V. Promover que la construcción de obras de infraestructura y equipamiento para la movilidad urbana, interurbana, rural e insular; así como la construcción, mejoramiento y conservación de las vías generales de comunicación, se ejecuten de acuerdo con los principios y jerarquía de movilidad establecidos en la presente Ley;*
- VI. Proponer los mecanismos de financiamiento necesarios en materia de movilidad y seguridad vial;*
- VII. La expedición de las Normas Oficiales Mexicanas y la vigilancia de su cumplimiento en las materias de movilidad y seguridad vial, y*

VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 67. *De las Entidades Federativas.*

Corresponde a las entidades federativas:

- I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;*
- II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;*
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;*
- IV. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;*
- V. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;*
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;*

- VII.** *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;*
- VIII.** *Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;*
- IX.** *Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;*
- X.** *Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;*
- XI.** *Otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos correspondientes bajo los criterios de la presente Ley;*
- XII.** *Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares;*
- XIII.** *Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;*



- XIV.** *Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;*
- XV.** *Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, en materia de protección al medio ambiente;*
- XVI.** *Armonizar las leyes o los reglamentos de tránsito aplicables en su territorio, con lo establecido en la presente Ley;*
- XVII.** *Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;*
- XVIII.** *Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley;*
- XIX.** *Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;*
- XX.** *Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;*

- XXI. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;*
- XXII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y*
- XXIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.*

Artículo 68. *De los municipios.*

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

- I. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;*
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas de la entidad federativa correspondiente y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;*
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;*

- IV. Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;*
- V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;*
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;*
- VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;*
- IX. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad;*

- X. *Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;*
- XI. *Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;*
- XII. *Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;*
- XIII. *Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;*
- XIV. *Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;*
- XV. *Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;*
- XVI. *Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;*
- XVII. *Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;*
- XVIII. *Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;*



- XIX.** *Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;*
- XX.** *Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;*
- XXI.** *Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;*
- XXII.** *Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;*
- XXIII.** *En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, seguro y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y*
- XXIV.** *Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.*

Artículo 69. *De las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.*

Corresponde a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México:

- I.** *Participar en el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;*
- II.** *Promover la elaboración, implementación y evaluación de planes integrales de seguridad vial, en el ámbito de su competencia;*

- III. *Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;*
- IV. *Promover, en coordinación con las entidades federativas y con otros municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;*
- V. *Coordinarse con otros municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de movilidad, y los demás que de estos deriven;*
- VI. *Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad y seguridad vial, y*
- VII. *Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.*

Artículo 70. *Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.*

Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano las siguientes atribuciones:

- I. *Integrar el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;*
- II. *Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio nacional, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;*

- III. *Brindar asesoría técnica a las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en el Título Segundo de la presente Ley;*
- IV. *Coordinarse con los gobiernos de las entidades federativas y municipios, a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;*
- V. *Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;*
- VI. *Brindar asesorías y asistencia técnica a los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que lo soliciten, para la ejecución y planeación de programas, obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;*
- VII. *Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;*
- VIII. *Colaborar, con las dependencias federales correspondientes, en el establecimiento de la normatividad en materia de seguridad vehicular e incorporación de dispositivos, atendiendo a las mejores prácticas internacionales en la materia;*
- IX. *Desarrollar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, políticas de movilidad, con base en los programas y acciones que emita la*

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

- X.** *Promover e impulsar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, el establecimiento de sistemas de transporte público, uso de vehículos no motorizados de transporte y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;*
- XI.** *Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial;*
- XII.** *Suscribir, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de realizar planes, proyectos, programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad, transporte y seguridad vial;*
- XIII.** *Realizar programas y campañas para fomentar una nueva cultura de movilidad segura y activa a fin de promover la seguridad vial, para lo cual deberá coordinarse con las autoridades correspondientes de las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con otras dependencias y entidades o el sector privado;*
- XIV.** *Colaborar, a través del convenio respectivo con la Secretaría de Educación Pública en la incorporación de contenidos relacionados con la movilidad y la*

seguridad vial dentro de los planes de estudio de todos los niveles educativos, y

XV. *Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.*

Artículo 71. *Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.*

Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:

- I.** *Integrar el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;*
- II.** *Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la realización , manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional;*
- III.** *Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;*
- IV.** *Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal;*
- V.** *Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte federal;*

- VI. *Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial;*
- VII. *Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;*
- VIII. *Fungir como instancia revisora de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;*
- IX. *Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos, puentes y vías férreas de jurisdicción federal que se adentren en los centros de población, con las entidades federativas, los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;*
- X. *Coordinar la planificación de rutas e infraestructuras que se adentren a los centros de población en zonas insulares, con las entidades federativas, los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;*
- XI. *Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;*
- XII. *Participar en el sistema de evaluación de vehículos nuevos previsto en el artículo 54 de esta Ley;*
- XIII. *Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;*

- XIV.** *Vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia, y*
- XV.** *Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.*

Artículo 72. *Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.*

Corresponden a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:

- I.** *Remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular;*
- II.** *Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;*
- III.** *Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;*
- IV.** *Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;*

- V. *Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y*
- VI. *Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.*

Artículo 73. Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:

- I. *Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;*
- II. *Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;*
- III. *Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;*
- IV. *Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;*
- V. *Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;*



- VI. *Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y*

- VII. *Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.*

Artículo 74. *Mecanismos de coordinación y colaboración.*

Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Para tal efecto, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, serán las siguientes:

- I. *La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;*
- II. *La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;*
- III. *La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;*
- IV. *La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes;*
- V. *La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;*
- VI. *Las dependencias o entidades competentes de las entidades federativas;*
- VII. *Las dependencias competentes de los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y*
- VIII. *Los institutos de planeación de las entidades federativas, de los municipios y los de carácter metropolitano.*

Las atribuciones en materia de esta Ley de las entidades federativas, de los municipios, y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se ejercerán a través de las dependencias y entidades que señalen sus propios ordenamientos o que sean designadas para tal efecto.

CAPÍTULO II

Convenios de Coordinación Metropolitanos

Artículo 75. *Convenios de coordinación metropolitanos.*

En el caso de las zonas metropolitanas que correspondan a una entidad federativa, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 76. *Convenios de coordinación metropolitanos interestatales e intermunicipales.*

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Artículo 77. *Naturaleza de los convenios de coordinación metropolitanos.*

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO III

De la participación social de las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales y zonas metropolitanas

Artículo 78. *Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.*

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, zonas insulares, personas con discapacidad, y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 79. *A fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, las leyes de las entidades federativas deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.*

Artículo 80. *Las autoridades correspondientes deberán proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información de la entidad federativa correspondiente, municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.*

Artículo 81. *Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de las entidades federativas, municipales, multimunicipales y metropolitanos, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.*

Artículo 82. *Las entidades federativas establecerán las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación de los Observatorios, con base en esta Ley.*

TRANSITORIOS

PRIMERO. *La presente Ley entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.*

SEGUNDO. *El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las Entidades Federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las Leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.*

TERCERO. *El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.*

CUARTO. *El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.*

QUINTO. *En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las Entidades Federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.*

SEXTO. *Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de la presente Ley, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado para los ejecutores del gasto responsables para el presente ejercicio fiscal y subsecuentes, y en caso de que se realice alguna modificación a la estructura orgánica de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, éstas deberán realizarse mediante movimientos compensados conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, por lo que no se incrementará su presupuesto regularizable ni se autorizarán ampliaciones al presupuesto de las mismas para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes como resultado de la entrada en vigor de la presente Ley.*

ANÁLISIS

De conformidad con el Artículo 93 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y de los Artículos: 149, numeral 3; 150, numeral 1, fracción XII y 178 del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Comisión de Movilidad emitió con fecha 17 de febrero de 2022, la Convocatoria para la celebración de la Audiencia "Parlamento Abierto en Materia de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial" que se llevó a cabo el 23 de febrero de 2022 de 9 hrs a 18hrs.

La grabación de la transmisión por Zoom está disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=GWvuqg3Mo10>.

El propósito de las audiencias fue el de conocer las diversas opiniones y expectativas por parte de órganos de los tres niveles de gobierno, sociedad civil, activistas, familiares de víctimas de siniestros viales, cámaras de la industria y académicos expertos en la materia en torno al proyecto por el cual se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En este sentido, a continuación se presenta un resumen, de cada participación:

Nombre	Ocupación	Opinión emitida
<p>Álvaro Lomeli Covarrubias</p>	<p>Coordinador General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la SEDATU</p>	<p>Mencionó que 8 de cada 10 personas se mueven en transporte público, en el que prepondera el modelo hombre-camión. Este modelo genera pugna por el pasaje y en consecuencia un mal servicio de transporte ya que no es un sistema integral de transporte, sino fragmentado.</p> <p>Mencionó que se debe reconocer que las mujeres se mueven diferente a los hombres y el indicador de muertes por siniestros viales por lo que hay que invertir en mejorar las condiciones de infraestructura segura. También resaltó la importancia de reconocer la diversidad de ciudades mexicanas y los avances estatales en la adopción del Sistema Nacional de Movilidad.</p>
<p>Alejandra Leal</p>	<p>Coordinadora de la Coalición Movilidad Segura</p>	<p>Relató año por año el proceso legislativo llevado a cabo desde 2014 para tener la Minuta de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en la Cámara de Diputados. Pasando por la Iniciativa de Decreto del Derecho a la Movilidad hasta la Iniciativa de Ley General.</p> <p>Recalcó que ha sido una iniciativa trabajada con una gran participación de cientos de Organizaciones de la Sociedad Civil y mucho esfuerzo de negociación para llegar al consenso político de todos los grupos parlamentarios.</p>



<p>Luz del Carmen Zenteno Fundadora Manu Vive A.C.</p>	<p>Fundadora Manu Vive A.C.</p>	<p>Relató el trabajo detrás de la Minuta de Ley desde la Cámara de Senadores y manifestó la urgencia de expedir la Ley para tener un marco nacional que proteja las vidas de las personas que se mueven todos los días en México.</p> <p>Compartió la experiencia de haber perdido a su hijo después de un siniestro vial con lo que enfatizó la necesidad de contar con la Ley para empezar a reducir el número de muertes diarias en el país.</p>
<p>Esther Soto</p>	<p>Víctima Indirecta de Siniestro Vial. Familiar de Gabi Soto</p>	<p>Señaló la falta de empatía del Sistema de Justicia con las víctimas de siniestros viales y que la Ley permite que en las calles y espacios públicos lo más importante sea la ciudadanía.</p> <p>Compartió la experiencia de haber perdido a su hermana después de un siniestro vial con lo que enfatizó la necesidad de contar con la Ley para reducir el número de muertes diarias en el país y el sufrimiento que ellas causan a las personas de su alrededor.</p>
<p>Claudina De Gyves</p>	<p>Activista, consultora y asesora en la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de Oaxaca</p>	<p>Se posicionó a favor de la Ley, enfatizó en el vínculo que existe entre la organización del territorio y la movilidad, pues, se deberá seguir trabajando en el desarrollo de las zonas urbanas para progresar en el crecimiento de las ciudades, pero, sobre todo, atender los desplazamientos de las personas, tratando de que esta movilidad sea en armonía con la Ley de Asentamientos Humanos.</p> <p>En su intervención, mencionó que el diseño de las calles debe ser atendido, debido a que la seguridad peatonal debe ser prioritaria. Abordó el tema del transporte público, pues, no ha tenido la atención necesaria como lo es la bicicleta, por ello, se requieren mecanismos que atiendan la organización del transporte.</p>

<p>Areli Carreón</p>	<p>Bicitekas A.C.</p>	<p>Aclaró que es responsabilidad de quienes representan a la ciudadanía en el cuerpo legislativo trabajar y hacer leyes que protejan la vida y por ello la expedición de la Ley es urgente.</p> <p>Resaltó que no hay ley que nazca perfecta. Enfatizó que ha sido una Ley trabajada por muchos años por la Sociedad Civil y pidió un alto a los intereses comerciales y dificultades técnicas que han complicado la expedición de la Ley.</p>
<p>Javier Garduño Arredondo</p>	<p>Titular de la Unidad de Planeación y Desarrollo Institucional SEDATU</p>	<p>Mencionó que ya existen esfuerzos por hacer la Ley una realidad del día a día de la población mexicana desde el poder Ejecutivo Federal para ir preparando a las localidades ante la Ley. Aclaró que no solo es una Ley importante a nivel nacional, también para la obtención de apoyos globales para proyectos de movilidad.</p> <p>El Sistema de información propuesto en la Ley es esencial para recabar datos y de esta manera, actuar y decidir con base en evidencia científica.</p> <p>En SEDATU hay conciencias del reto importantísimo que la Ley genera y otorga las herramientas para que los tres niveles de gobierno empiecen "a trabajar de la mano".</p> <p>Resaltó que el proceso social de elaboración de la Ley ha sido de abajo hacia arriba por lo que responde a las necesidades directas de quienes se mueven por el territorio mexicano.</p>



<p>Ariel Govea</p>	<p>Gerente de Movilidad de WRI México</p>	<p>Resaltó la importancia de la promulgación de la Ley, con directrices y lineamientos bien definidos, logrando delinear esquemas de organización, estableciendo mecanismos de coordinación. Planteó en su participación que se necesitan mejores instrumentos de ejecución, donde no solo se deben definir los recursos, sino incorporarlos en materia de sistemas registrales, así como lograr mejores criterios en los estándares de licencias, inclusive, hacer la transición a licencias digitales, generando bancos de información, logrando un mejor monitoreo.</p> <p>Para lograr otros puntos como una movilidad sustentable, es necesario, generar lineamientos puntuales para alcanzar una infraestructura que sea segura, con esto se alcanzarán los criterios y lineamientos que se propongan, sumado a que será clave determinar de manera eficaz la fuente de los recursos.</p>
---------------------------	---	--



<p>Diego Monraz</p>	<p>Secretario de Transporte Jalisco y Presidente de la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad</p>	<p>Señaló que la Ley es un marco importante para mejorar la dispersión de atribuciones que en la actualidad genera complejidades innecesarias al desarrollar políticas públicas, la Ley brinda claridad en las responsabilidades de las autoridades y en la asignación de recursos.</p> <p>Al hablar de oportunidades en la Ley, indicó que en la Ley hace falta fortalecer el financiamiento a la movilidad así como la estructura del Sistema Nacional de Movilidad para evitar la dispersión de atribuciones y esfuerzos. Mencionó también la necesidad de la homologación y obligatoriedad de medidas y criterios para la gestión de la seguridad vial a nivel nacional. Subrayó la importancia de trabajar en subsistemas que sean catalizadores de movilidad sustentable que brinden información, protocolos y estándares para desarrollarla así como mecanismos de coordinación que garanticen la eficiencia de las políticas de movilidad.</p>
<p>Arturo Marín</p>	<p>Comisionado de Mototurismo y Concentraciones de la Federación Mexicana de Motociclismo</p>	<p>Con una postura a favor de la Ley, enfatizó en el tema de las motocicletas, donde expresó: "Moto tiene misma vulnerabilidad que cualquier vehículo de dos ruedas", con esto, buscó replantear la importancia y vulnerabilidad de las personas que manejan estos vehículos, por ello, mencionó que debería haber un replanteamiento de la pirámide de vulnerabilidad, la cual, tiene como fin esquematizar la preferencia que tienen los diferentes tipos de transportes.</p> <p>Otro punto que va ligado a los motociclistas, es el equipo de protección que estos usan cuáles de estos es obligatorio para ayudar a reducir la siniestralidad vial, ya que el uso del casco no es suficiente para lograr una reducción, por lo que se requieren mejores condiciones y atención a los motociclistas.</p>

<p>Patricia Bárcenas</p>	<p>Atleta Paralímpica Mexicana</p>	<p>Indicó que el 4.9% de la población mexicana cuenta con alguna discapacidad y son personas a quienes se les debe garantizar el derecho de moverse de manera segura y accesible. Después de relatar su experiencia como usuaria de silla de ruedas y atleta de alto rendimiento, destacó la necesidad de contar con la Ley para asegurar la garantía de su derecho a moverse.</p>
<p>Antonio Godoy</p>	<p>Coordinador de Transporte público del Gobierno de Michoacán</p>	<p>Dirigió su ponencia hacía la relevancia que tienen los municipios y el presupuesto que se les asigna, es decir, alinear los recursos para tener una mejor administración vial, ya que hay entidades como Michoacán que simbolizan un reto para la seguridad vial, por ello, celebran la priorización que se entabla en los artículos 5 y 6°, pero recomienda también, realizar un mejor planteamiento en la vulnerabilidad de los diferentes tipos de transporte.</p> <p>Hizo observaciones sobre los artículos 69, 70 y 71° (ámbito de competencias), donde los municipios tienen 23 acciones, por lo que tienen un mayor enfrentamiento ante la implementación de proyectos, ya que los municipios resultan ser los más débiles y limitados en los temas de viabilidad. Debido a lo anterior, se necesita que las dependencias federales que integren el Consejo de Seguridad alineen su propia normativa para apoyar de mejor manera a los municipios.</p>
<p>Alfredo Alvarez</p>	<p>Diputado Local, Congreso de Colima</p>	<p>Expuso la situación de Movilidad del Estado de Colima, que presenta una saturación de movilidad en automóvil particular, dinámica que la Ley permitirá revertir al poner en el centro al peatón y la planeación del transporte alternativo.</p>



Erika Ruíz	Coordinadora de Enlace Gubernamental de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores AMDA	Enfatizó que para garantizar la seguridad vial es esencial impedir la legalización de los llamados autos "chocolate" que son aproximadamente dos millones circulando y son automóviles contaminantes y sin los dispositivos de seguridad necesarios para proteger a los usuarios y a quienes pueden estar en contacto con el vehículo.
Jonadab Martínez	Fundador del Encuentro Nacional de Diputados y Diputadas Locales por la Movilidad ENDIMOV	Enfatizó en la importancia de analizar el marco normativo, para tener un mejor control. También, señaló la importancia que tienen los Congresos Locales, ya que se puede aprender mucho del trabajo que están realizando, para poder plantear ese funcionamiento a gran escala.
Laura Bermejo	Libre Acceso A.C.	Señaló que ante la realidad de que el espacio público es discriminatorio, la aprobación de la Ley resulta urgente para la población con discapacidad ya que brinda un marco y una guía para el diseño universal del espacio público, la señalización incluyente y la priorización a la accesibilidad en todas las políticas públicas de movilidad mediante la visión sistémica..
Sergio Soto Quintanilla.	Comité Motor Nacional	Indicó que hay que cambiar el Artículo 6 de la Ley ya que los motociclistas son un grupo vulnerable a los siniestros viales como lo indica la Organización Mundial de la Salud puesto que carecen de una estructura sólida que los proteja al circular. Por lo anterior, solicitó que los motociclistas estén incluidos en la Fracción III del Artículo 6. Resaltó que los motociclistas han cubierto la necesidad de movilidad individual, sobre todo a partir de la crisis sanitaria por la COVID-19.



<p>Gisela Méndez</p>	<p>Regidora en el Ayuntamiento de Colima. Experta en Desarrollo Urbano y Movilidad</p>	<p>Compartió su preocupación por los recursos ya que los municipios tendrán el reto de encontrar recursos para la ejecución de la Ley.</p> <p>La regidora expresó que, si bien es una Ley esencial para proteger las vidas de los usuarios de las vías públicas, "le queda a deber mucho al transporte público". Indicó que la definición de "concesión" es problemática, pues no todo el transporte es concesionado, parece que la Ley impulsa a que sea concesionado. Habló también sobre la importancia de proteger las vidas y dotar de derechos a los trabajadores del transporte público y policías de tránsito.</p>
<p>Laura Ballesteros</p>	<p>Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología del Gobierno de Monterrey</p>	<p>Enfatizó que urge aprobar la Ley pues es una herramienta de expansión de las habilidades locales. Expuso que hay una falta de asignación de recursos para el desarrollo de calles completas, fomento a la movilidad no motorizada y la reducción de factores de riesgo.</p> <p>Es esencial integrar y fortalecer la perspectiva de género en la Ley para frenar la violencia.</p>
<p>Alejandrina Pérez</p>	<p>Experta en Movilidad y Espacio Público de San Luis Potosí</p>	<p>Señaló que urge expedir la Ley. Compartió datos de países que se han servido de sistemas seguros y en donde la visión sistémica del problema de la movilidad ha resultado en la disminución del número de muertes, el uso de mecanismos y estrategias de reducción de velocidad.</p>



<p>Javier Hidalgo</p>	<p>Director de el Instituto del Deporte de la CDMX y ex Diputado Federal de la LXIV</p>	<p>Enfaticó que la Ley permitirá la transformación positiva de las ciudades, de la petrolización y la automovilización que está presente en ellas. Expuso cuatro puntos a fortalecer en la Ley: la precisión de los derechos específicos por grupo como el de los peatones, las personas con discapacidad, los usuarios del transporte, las mujeres y demás; la falta de universalidad y homogeneidad en los criterios para las licencias de conducir y la necesidad de mayores sanciones a conductores alcoholizados y mayores recursos para los espacios públicos.</p>
<p>José Ramón Medrano Ibarra.</p>	<p>Presidente de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga CANACAR</p>	<p>Indicó que la Ley no contempla un justo equilibrio entre movilidad de personas y de mercancías. Señaló que el Artículo 49° es problemático, ya que no son necesarias las restricciones de horarios para automotores de carga porque la seguridad vial se soluciona con aspectos diferentes: infraestructura, vigilancia y educación vial, entre otros.</p>
<p>Mariana Orozco</p>	<p>Directora General de Gestión Integral de la Ciudad del Ayuntamiento de La Paz, Baja California Sur</p>	<p>Destacó que la Ley se necesita con urgencia. El marco normativo es una guía para la creación de políticas públicas eficientes, sin confusiones de atribuciones ni de coordinaciones. El enfoque sistémico ha impactado en el municipio de La Paz en la creación de nuevas políticas que tengan un enfoque sistémico. Desde el gobierno local se demuestra que con buenas políticas públicas los hechos viales se pueden prevenir. Aclaró que la Ley es perfectible pero ya impulsa a actualizar reglamentos de tránsito y diseñar calles para las personas y no para los autos.</p>

<p>Carlos Jimenez</p>	<p>Director de Autos y Daños Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros</p>	<p>Hizo énfasis en la falta de integrar la obligatoriedad del seguro de daños a terceros para vehículos motorizados. Entre sus argumentos destacó que la atención médica a las víctimas no está sujeta a un deducible, que el seguro es un producto accesible comparado al gasto del uso del automóvil ya que un seguro con cobertura de \$250 mil pesos cuesta entre \$800 y \$1200 pesos al año, lo mismo que \$3 o \$4 pesos diarios o que dos o tres tanques de gasolina, que no tener seguro obligatorio implica una carga para el erario en Salud pública, que no impacta a zonas rurales porque al responsabilizarse de los hechos viales, los propietarios se endeudan y/o empobrecen para cubrir al o a los afectados. Concluyó al argumentar que el seguro obligatorio no es complejo ya que los seguros están diseñados para una sencilla contratación.</p>
<p>Orlando Siles Vega</p>	<p>Activista en Temas de Movilidad Activa</p>	<p>Destacó que la Ley es una herramienta para desarrollar espacios y equipamiento para movilidad segura en el oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México. Explicó la situación de Neza y Chimalhuacán en el Estado de México en el que existe una "frontera de inseguridad" en cuanto a infraestructura para ciclista.</p>



<p>Oswaldo Belmont</p>	<p>Director Técnico de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz</p>	<p>Destacó la intención de la Ley de salvar vidas, sin embargo mostró problemática en el Artículo 54 de la Ley ya que no queda clara la definición de "estándares" para los vehículos nuevos, ni la de "vehículo nuevo" ya que el cambio de dueño o adecuación al vehículo no está explicada en la Ley. Propuso aclarar que sean las Normas Oficiales Mexicanas las que deban ser seguidas por las automotrices en cuanto dispositivos de seguridad vehiculares ya que la definición de estándares no está establecida.</p> <p>Expuso que existe subjetividad en la información que las automotrices deben dar a conocer, puesto que la responsabilidad completa cae en la industria sin guía normativa para presentar los datos.</p> <p>Propuso también que la Secretaría de Economía esté incluida en el Glosario (Artículo 3) dentro de las autoridades competentes ya que es el regulador de las Normas Mexicanas Oficiales que sigue la industria.</p>
<p>Leonardo Gómez Vargas</p>	<p>Director General de la Asociación Nacional de Transporte Privado ANTP</p>	<p>Mencionó que es esencial contar con una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y que el proyecto presente en Cámara de Diputados tiene todos los elementos para generar consenso.</p> <p>Celebró de la Ley el mecanismo de coordinación consolidado en el Sistema Nacional de Movilidad y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la promoción de educación y cultura vial y la creación del Observatorio de seguridad vial.</p> <p>Resaltó que el transporte de carga es esencial y por ello también resulta importante evitar la sobre regulación. También insistió en el cumplimiento de la Ley para todos de manera equitativa.</p>



Francisco Javier Saldívar Camacho	Ex-diputado LXIV Legislatura y participante de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial	Resaltó que es de interés tener una base para garantizar el Derecho a la Movilidad. Expresó que la Ley es ambigua en su redacción pero su aprobación es positiva para después trabajar cambios.
Cecilia Guillen	Fundadora de En Primera Persona A.C.	<p>Celebró que el proyecto esté más definido, declarando la urgencia de tener la Ley ya aprobada, hizo hincapié en que la Ley está ligada a la justicia social, donde se le debe dar prioridad a las comunidades más vulnerables, que se ejecute una reparación a aquellas personas que perdieron la vida, o que sufrieron lesión causante de una discapacidad.</p> <p>Comentó que la movilidad es intersectorial con otros temas de relevancia, como lo es la salud mental, dando el ejemplo de La Ley de Salud Mental de Sinaloa, donde es la única que protege a los conductores y transportistas en referencia a su salud mental, por ello, debe haber normas que regulen y protejan a todos los conductores en las entidades del país.</p>
Luis Alonso Vásquez	Activista por la Movilidad. Representante de Oaxaca por la Movilidad	Demostró su apoyo a la Ley de Movilidad, siendo un gran paso tener leyes que regulen la movilidad. Como representante en Oaxaca de Movilidad, coincidió con Cecilia Guillen sobre el apoyo a las localidades más vulnerables.



<p>Bruno Viñals</p>	<p>Asociación Mexicana de Mensajería y Paquetería A.C. AMMPAC</p>	<p>Celebró los avances para tener una Ley que garantice el Derecho a la movilidad en el país. Para la industria de mensajería y paquetería, encargada de distribuir todo tipo de bienes de manera puntual, efectiva y accesible, resultan problemáticos los siguientes artículos de la Ley:</p> <p>El Artículo 4° fracción XLIX puesto que la paquetería no es un servicio público, no es una concesión.</p> <p>El Artículo 45°, sobre los instrumentos de control de las autoridades. Propone que los permisos que otorga la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, incluya la cobertura para vías estatales y municipales, además de mecanismos de recaudación para entidades locales. Esto con el fin de no sobre regular ni exagerar en cargos administrativos.</p> <p>El Artículo 49°, cuyos criterios imposibilitan la movilidad de paquetería ya que los más de dos mil municipios tendrán sus propias restricciones de horarios, vías y sanciones por los que los vehículos de mensajería transitan por todo el país.</p> <p>Viñals enfatizó en la necesidad de homogeneizar criterios para evitar contradicciones o sobre regulación.</p>
<p>Paco De Anda</p>	<p>Fundador de Movilidad y Desarrollo México, Auditor de Seguridad Vial</p>	<p>Expuso que ante el Decenio por la Seguridad Vial a nivel mundial así como el número de vidas que se pierden por siniestros viales la Ley es muy importante.</p> <p>Entre las debilidades que encuentra en la Ley está que no se entiende el enfoque sistémico y presenta pocas herramientas para que el enfoque sistémico sea exitoso. También mencionó que la Ley muestra poco entendimiento de la relación seguridad-sustentabilidad.</p>

		<p>Aseveró que hace falta aclarar la fuente de los recursos para el Sistema de Movilidad.</p>
Bernardo Baranda	<p>Director del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo ITDP México</p>	<p>Señaló que la Ley es esencial para evitar las muertes y lesiones de miles al año en el país. Mencionó la importancia de cuestionarse qué pasará después de la aprobación de la Ley al aplicarla en las calles a través del diseño de infraestructura y fomento a la Educación vial.</p> <p>Al respetar y promover la pirámide de prioridad en la movilidad se respetan los principios de equidad, salud y economía</p> <p>Celebró el Sistema Nacional de Movilidad e indicó la necesidad de fortalecer la corresponsabilidad en la Ley para brindar la máxima protección a las víctimas de siniestros viales.</p>
Karina Licea	<p>Especialista en movilidad y desarrollo urbano. Women in Motion</p>	<p>Indicó que su postura es a favor de la Ley pues da pie a desarrollar espacios más incluyentes. Resaltó que entre peatones la vulnerabilidad difiere. Las mujeres no gozan de la misma libertad para circular por las calles.</p>



<p>José Luis Fonseca</p>	<p>Subsecretario de Movilidad del Gobierno de Colima</p>	<p>Presentó su apoyo a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, pero considera, junto a su equipo, que es insuficiente en el apartado de la movilidad, donde se deben considerar aspectos del transporte público en el aspecto laboral, de seguridad y gestión empresarial, por lo que se debe prestar más atención a dichos apartados. Otro punto que mencionó fue que no hay claridad en la administración de los sistemas de información que se fuesen a implementar, es decir, que haya claridad en las personas que o instituciones que vayan a ser responsables de administrar la información</p> <p>En su participación, procedió a dar recomendaciones en el artículo 30, fracción II, donde la vinculación deberá ser entre el seguro y el automóvil, no la licencia con el seguro; en las fracciones III y IV que son hacen referencia a los operadores del servicio público.</p> <p>Aclaró que en cada Estado, hay una variación de los operadores de servicio, donde hay una rotación constante, por lo tanto, tener un padrón actualizado resulta complicado por la misma falta de constancia; en la fracción VI, las características sociodemográficas deben ser conceptualizados.</p> <p>Por último tocó la cuestión de salud, tomando como base el artículo 74 que establece las atribuciones del sector Salud, las cuales serán mediante el secretariado, cuenta con un Consejo inexistente, por lo tanto, es importante revisar si aún hay compatibilidad con dicho secretariado.</p>
---------------------------------	--	--

<p>Miguel Malo</p>	<p>Representante interino de la Organización Panamericana de la Salud y la Organización Mundial de la Salud en México</p>	<p>Destacó que al país le cuesta casi el 5% del PIB la reparación de los siniestros de tránsito que, acotó, son prevenibles.</p> <p>Señaló que en el ritmo actual el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible no será posible. En la Ley encontró positivo el diseño de infraestructura segura, la prioridad para promover viajes caminando o en bicicleta, los mecanismos de gobernanza para incluir en la participación a la población vulnerable y la recopilación de datos para tomar decisiones informadas.</p> <p>Entre las áreas a reforzar están: la falta de seguro obligatorio, la necesidad de recursos y mecanismos de recaudación para ejecutar la Ley y la reducción de la tasa de alcohol para conductores jóvenes.</p>
<p>Lupita Leal</p>	<p>Diputada Local del Congreso de Puebla</p>	<p>La Diputada, no solo demostró su apoyo a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, sino hizo énfasis en la forma en que se han elaborado los proyectos, las obras, ya que estos han sido de manera deficiente, declarando: "...obras nuevas con vicios viejos...", por ello, se deben realizar los proyectos con una nueva visión que ayude a la efectividad del trabajo.</p>
<p>Victor Mejía</p>	<p>Bici Verde</p>	<p>Solicitó la aprobación de la Ley pues el Derecho a la Movilidad no se garantiza en el Estado de México. Entre los beneficios de la Ley está que es una primera guía para actuar desde lo local, impulsar leyes estatales y reglamentos de tránsito que prioricen la pirámide de vulnerabilidad que actualmente privilegian el uso de vehículos motorizados. Con la aprobación de la Ley, como organización, se posibilita el pedir presupuesto para infraestructura segura y cambios a las constituciones locales.</p>

<p>Stephan Brodziak</p>	<p>El Poder del Consumidor</p>	<p>Se manifestó a favor de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, demostró su interés en la importancia de la seguridad para reducir la siniestralidad vial, enfocándose en las normativas y regulaciones de adquisición de autos, las cuales, apoyarán tanto a las familias que ya poseen un auto, como a aquellas que están por obtener uno, pues estas regulaciones ayudarán a reducir los riesgos de la población debido a los autos vendidos considerados de baja seguridad.</p> <p>En su ponencia, planteó que las normas deben ser con base a los estándares de seguridad de vehículos que plantean los reglamentos de la ONU y los sistemas de información al consumidor. Estos tendrán que ser más exigentes de manera progresiva, a su vez, se deberá reducir las brechas de información que existe entre los consumidores-distribuidores y productores, por lo que debe ser clave, no solo vender el lujo y la velocidad, sino la seguridad.</p>
--------------------------------	--------------------------------	--

IMPACTO PRESUPUESTAL

Esta Comisión solicitó vía oficio el apoyo del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP), en atención a lo ordenado por el artículo 18 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Derivado de la petición referida, el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP), realizó el análisis correspondiente de la minuta y concluyó:

*“El Artículo Sexto transitorio de la Minuta señala que: **las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de la presente Ley se***

cubrirán con cargo al presupuesto para los ejecutores del gasto responsables para el presente ejercicio fiscal y subsecuentes, ... por lo que no se incrementará su presupuesto regularizable, ni se autorizarán ampliaciones al presupuesto de las mismas para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes.

En consecuencia, es previsible que de aprobarse las medidas incorporadas en la Minuta que se revisa, para su implementación se requieran recursos presupuestarios adicionales, y de no disponer de los mismos, ocurrirá una redistribución de recursos, dejando sin financiamiento a programas y actividades que realizan actualmente las dependencias federales involucradas, o bien, se pondrían en marcha las medidas aprobadas, de acuerdo con las previsiones presupuestales disponibles, sin afectar otros programas y probablemente no se cumplirán los plazos consignados en los artículos transitorios.

Los requerimientos de recursos adicionales se resumen así:

- *Órgano Técnico de Apoyo al Sistema (SEDATU): 880 mil pesos.*
- *Reparación Integral del Daño a Víctimas de Accidentes Viales: aproximadamente 679 millones de pesos. Si se hiciera obligatorio que absolutamente todos los vehículos y las vías de comunicación contará con un seguro que cubriera estos daños, el costo al erario podría reducirse.*
- *Integración de nueva información al SITU, apoyo a municipios (SEDATU): 90 millones de pesos.*
- *Sistema de Evaluación de Vehículos Nuevos (SICT): 593 millones de pesos.*

Eso totaliza 1 mil 362 millones 880 mil pesos a precios de 2022. En caso de que se pudiese hacer obligatorio el seguro para todos los vehículos y vialidades, el costo se reduciría a 684 millones de pesos a precios de 2022."

OPINIÓN

COMISIÓN ORDINARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

PRIMERO.- En sesión celebrada el 17 de febrero de 2022, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, modificó el turno de la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y dio turno a la Comisión de Movilidad, para Dictamen, y a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para Opinión.

SEGUNDO.- Con fecha 1º de marzo de 2022, la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la H. Cámara de Diputados emitió la Opinión respecto de la Minuta enviada por la Cámara de Senadores respecto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

TERCERO.- Con fecha 2 de marzo de 2022, la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la H. Cámara de Diputados notificó a la Comisión de Movilidad la opinión emitida y votada por unanimidad en sesión celebrada el día anterior.

CUARTO.- Por lo anterior, a continuación se transcriben las consideraciones y resolutivos de la opinión emitida por la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la H. Cámara de Diputados, a efecto de que formen parte integral del presente dictamen.

“III. CONSIDERACIONES

PRIMERA. Se recibieron observaciones por parte de la Dip. Carolina Beauregard Martínez, el pasado 22 de febrero de 2022.



*De acuerdo con los comentarios de la Diputada Carolina Beauregard Martínez; la redacción del **artículo 51** de la minuta es omisa al no prever en la norma los casos de reincidencia de las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, por lo que también es omisa al no establecer la cancelación definitiva de la licencia o permiso.*

*Por lo que se refiere al **artículo 53** de la minuta, señala que sería necesario reconsiderar la redacción que en su momento la Comisión Dictaminadora emitió en el primer dictamen dado a conocer en las reuniones de comisiones unidas en el Senado de la República, misma que establecía en la Ley, un seguro de responsabilidad civil que permitía garantizar la congruencia plasmada en el objeto de esta ley, garantizar la seguridad vial y la vida de las personas.*

En ese sentido menciona que, si los autos responsables de un accidente no cuentan con seguro, entonces las personas afectadas son revictimizadas, debido a que tendrán que cubrir de su propio bolsillo los gastos para recibir atención médica o recuperar su patrimonio. En caso de no contar con los recursos necesarios su salud y calidad de vida se verán seriamente comprometidos.

SEGUNDA. *Se recibieron observaciones por parte del Dip. Francisco Javier Borrego Adame, el pasado 21 de febrero de 2022.*

*El Diputado Francisco Javier Borrego Adame, menciona que, a pesar de que la nueva Ley otorga atribuciones a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la incorpora al Sistema Nacional de Movilidad, establecida en el **artículo 7** de esta Ley, dicha secretaría no fue contemplada para emitir opinión y fuera considerada en su dictaminación de la cámara de origen.*



Asimismo, menciona que dará mayores atribuciones a los Estados y Municipios, para regular temas que solo son competencia en el caso de transporte concesionado federal de carga, pasajeros y turismo.

Refiere que México carece de infraestructura en materia peatonal, en vialidades primarias no existen aún muchos cruces seguros para los peatones y mucho menos existen ciclovías que garanticen la seguridad de las personas usuarias de este tipo de movilidad, asunto que pondría en total indefensión a las y los operadores de cualquier unidad ya sea esta de transporte público de pasajeros, turismo y de carga.

Por otro lado, afirma que el sector auto transporte u hombre o mujer camión en sus diferentes modalidades, asume toda la responsabilidad en cuanto a la integridad de las personas y sus bienes, ante cualquier accidente que pueda lamentablemente suceder en una vía primaria o eje troncal (periférico) a causa de la falta de infraestructura peatonal y de movilidad no motorizada.

*Respecto al **artículo 31**, menciona que, en las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey, se pretendió establecer límites de horario para circulación de unidades que trasladan bienes y mercancías para la industria, lo cual, según su parecer, sería materialmente imposible.*

*Refiere que en el **artículo 68**, se otorgan facultades a las entidades federativas, para verificar el cumplimiento de las normas es el que establece el Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad a través de los Procedimientos de la evaluación de conformidad de las NOM, todo lo anterior se encuentra establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad Publicada en el DOF el primero de julio del 2020.*



Sobre el mismo artículo, menciona que los operativos de control de temas como control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, pueden generar abusos por parte de autoridades viales y de seguridad.

Afirma también que para lograr una buena Planeación de Movilidad y Seguridad Vial donde no se vea tan afectado el transporte de bienes y mercancías, se deberá cuidar que la Ley, no sea el detonante de regulaciones Estatales o locales, que engloba las restricciones de tránsito y excesivas imposiciones recaudatorias entre otras, para evitar afectaciones logísticas que influyan en desabastos y problemas relacionados con el transporte de las mismas.

TERCERA. *Se recibieron observaciones por parte del Dip. Héctor Chávez Ruiz, el pasado 24 de febrero de 2022.*

En su opinión señala que es de suma importancia que se contemple que exista una regulación al transporte de carga doblemente articulado, donde queden marcados los lineamientos que deberán seguir para poder circular por las autopistas y carreteras nacionales, de tal forma excedan las 43 toneladas o los 25 metros de largo de tal forma que quede homologado en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017.

De igual forma subraya que miles de personas utilizan las autopistas para trasladarse a sus lugares de trabajo y utilizan esta vía por ser más rápida, segura y eficiente en lo que conlleva a la movilidad, es por esta razón que debe contemplarse que cuando los caminos a cargo de CAPUFE; Concesionados y Estatales de Cuota que se encuentren con tramos en reparación, mantenimiento o en malas condiciones u otro factor que propicie inseguridad, incomodidad al usuario, o genere trayectos de tiempo mayores



al promedio, o genere un desgaste del vehículo y mayor consumo de gasolina, deberá considerarse una reducción en el cobro de la cuota de peaje.

CUARTA. *Se recibieron observaciones por parte del Dip. Javier González Zepeda, el pasado 23 de febrero de 2022.*

*Menciona que hace falta plasmar y pedir obligatoriamente en el **artículo 44**, una Ley Estatal de Movilidad y Seguridad Vial a cada Estado ya que no todos cuentan con una, y sería muy importante establecerlo, ya que de acuerdo a las condiciones de cada Estado se tendría que expedir dicha ley para no dejar en estado de indefensión a nadie y así poder implementar de manera correcta en cada uno de sus órdenes de gobierno, teniendo un control de los servicios de transporte y brindarle mejor calidad de vida y seguridad vial a los ciudadanos de cada estado.*

QUINTA. *Se recibieron comentarios por parte de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, en el que señalan lo siguiente:*

1. Impulsar una estrategia integral de Renovación Vehicular que permita acceder a financiamientos, incentivos verdes y estímulos fiscales. La Renovación Vehicular es fundamental para avanzar en una movilidad incluyente, segura, eficiente, suficiente, que genere bienestar social y que proteja al medio ambiente.

- Para lograr la Renovación Vehicular es indispensable acceder a fuentes de financiamiento público, tanto por la vía presupuestal, a través de la banca de desarrollo, o bien, mediante incentivos verdes o estímulos fiscales.*
- El Artículo 48, menciona que la Renovación Vehicular será opcional y no vinculatoria dejando un margen de discrecionalidad, que a la letra dice: "Las*



autoridades **podrán promover** mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores de servicios de transporte público de pasajeros y de carga”

- *La Renovación Vehicular genera menos emisiones, más empleo, menos vehículos obsoletos, más seguridad vial, un México sostenible y por ende un mayor bienestar social.*

2. *Incluir al Sector Productivo y a la Secretaría de Economía como autoridad en el Sistema Nacional de Movilidad (Artículo 8)*

- *En el presente proyecto, se excluye al Sector Productivo del Sistema Nacional de Movilidad, sector desde el cual se diseñan, construyen, y distribuyen los vehículos de carga y pasaje.*
- *Además, tampoco se considera a la Secretaría de Economía como autoridad del Sistema Nacional de Movilidad, a pesar de que es la cabeza de sector para el Sector Productivo. En específico, gran parte de las Normas Oficiales y especificaciones técnicas de seguridad se desarrollan con esta Secretaría, sin la cual podría haber un espacio de descoordinación en el Sistema.*

3. *Fortalecer plataformas de información de movilidad y seguridad vial.*

- *Es de vital importancia fortalecer los sistemas y bases de datos de movilidad y seguridad vial, incluyendo las bases de datos de REPUVE y Plataforma México, con la finalidad de tener certeza y consistencia en la información del registro vehicular.*
- *De esta forma, se agilizarían los trámites de registro, se reduciría la siniestralidad y se fortalecería el combate a la inseguridad patrimonial ante el robo de unidades que afecta a la cadena del autotransporte.*

1. *Dispositivos de seguridad y requerimientos para vehículos nuevos.*

- *Se establece la obligación para que los vehículos nuevos cuenten con diversos dispositivos de seguridad, sin embargo, estos requerimientos no se hacen extensivos a la gran mayoría de vehículos viejos que circulan en la red carretera, lo que representa una asimetría regulatoria.*
- *La seguridad vial no se va a lograr con vehículos viejos, sino con vehículos más nuevos que son los que tienen tecnologías que permiten reducir las emisiones, y brindan mayor seguridad a los pasajeros y conductores.*

5. Información de la flota de autobuses y planes de renovación.

- *Resulta necesario contar con la información de la flota de autobuses por entidad federativa de manera oportuna, abierta y transparente, para impulsar los planes de renovación vehicular.*

6. Evitar la sobrerregulación.

- *Se propone retomar el artículo 35 del anteproyecto presentado el 17 de junio de 2021, el cual considera limitar la sobrerregulación de estados y municipios, al reconocer que la regulación para la operación de servicios de autotransporte federal incluye la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, evitando el requerimiento adicional de permisos para la circulación del transporte de carga en su paso en estados y municipios.*

SEXTA. *Se recibieron comentarios por parte de la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León, en el que señalan lo siguiente:*

- *La jerarquía de movilidad contemplada en el artículo 6 de la LGMSV, con relación al Transporte de Carga, en el que se establece un orden de prelación adecuado sobre el uso de vehículos motorizados particulares. Para nuestra organización es muy importante el reconocimiento de esta disposición a considerar en la "planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad".*

- *Promover la no sobreregulación para el transporte de carga establecida en el segundo párrafo del artículo 44. En este sentido, es importante la Distribución de Competencias señalada en el Título Tercero. Concretamente en materia de otorgamiento de “licencias y permisos para conducir, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos correspondientes...” que el artículo 67, fracción XI, reconoce como exclusiva de las entidades federativas.*
- *Seguridad vial para prevenir siniestros de tránsito (artículo 11), con la preservación y protección de la integridad de personas usuarias como la máxima que debe seguir la normatividad aplicable a esta de esta materia. Nos sumamos a las medidas que se implementen para controlar los riesgos inherentes a la actividad de movilidad y que tengan como objeto prevenir y reducir las muertes y lesiones graves.*

SÉPTIMA. *La Comisión que emite la presente opinión, toma como antecedente que, en 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la reforma del artículo 4° Constitucional, que establece que: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”*

OCTAVA. *Asimismo que, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 73, fracción XXIX-C faculta al Congreso 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 la Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial.*

NOVENA. *La Minuta de mérito da cumplimiento a los preceptos Constitucionales citados, y tiene por objeto sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente a los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, disminuyendo los impactos negativos, sociales de desigualdad, económicos, a la salud y al medio ambiente.*

DÉCIMA. *Quienes integramos la Comisión de Comunicaciones y Transportes, nos sumamos al principio en el que se basa el texto de la minuta, respecto a que todo accidente es prevenible, razón por la cual se establece una jerarquía de movilidad, misma que se describe a continuación:*

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;*
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;*
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;*
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y*
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.*

DÉCIMA PRIMERA. *Esta Comisión, celebra la inclusión de los principios de movilidad y seguridad vial, entre los que destacan; la accesibilidad, eficiencia, inclusión e igualdad, multimodalidad, transversalidad y seguridad.*

DÉCIMA SEGUNDA. *De igual forma coincidimos con la creación del Sistema Nacional de Seguridad Vial, mismo que tendrá entre sus facultades*

establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento, evaluación; así como diseñar y aprobar la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial.

DÉCIMA TERCERA. *Los que integramos esta comisión consideramos necesario que exista una movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías; para ello es preciso dotar a todas las localidades del país de una infraestructura carretera y vial capaces de impulsar el crecimiento económico.*

DÉCIMA CUARTA. *Para esta comisión es importante garantizar el derecho a la movilidad para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse y tener acceso a bienes, servicios y oportunidades.*

DÉCIMA QUINTA. *Coincidimos con la minuta, en la importancia de garantizar la seguridad vial, la cual consiste en la implementación de un conjunto de medidas, normas, políticas y acciones tendientes a evitar y prevenir accidentes. Para conseguir dicho fin, es indispensable contar con infraestructura y vehículos seguros.*

DÉCIMA SEXTA. *Los integrantes de la Comisión somos conscientes de la transcendencia que han adquirido la protección y el cuidado del medio ambiente, así como el avance de las tecnologías de la información, razón por la cual coincidimos con la colegisladora en que es preciso maximizar los desplazamientos ágiles, asequibles, optimizando los recursos ambientales y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.*

DÉCIMA SÉPTIMA. *Sabemos que, para que una política pública funcione, tiene que ser medible y cuantificable, es por ello que, para esta Comisión es importante que en el texto de la Minuta incluyan las bases de datos sobre*



movilidad y seguridad vial; mismas que contendrán información como licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo; operadores de servicio de transporte; conductores de vehículos de servicio de transporte; información sobre accidentes viales; así como la información respecto a adecuaciones de infraestructura y red vial, entre otras.

DÉCIMA OCTAVA. *Concordamos con la Minuta en que es necesario promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población, así como evitar la sobre regulación de los servicios de auto transporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.*

DÉCIMA NOVENA. *Para los integrantes de la Comisión resulta relevante que los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, puedan converger con los centros de población, de modo tal, que permitan la incorporación gradual de la articulación física y operacional.*

VIGÉSIMA. *Asimismo, celebramos que, con el texto normativo propuesto en la Minuta se otorgue certeza jurídica a los servicios de transporte mediante instrumentos de control para la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, incluyendo la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal; con la finalidad de evitar una sobre regulación en las entidades federativas, municipios y demarcaciones de la Ciudad de México.*

VIGÉSIMA PRIMERA. *Esta Comisión considera que, para que exista una adecuada operación de los servicios de transporte es preciso contar con un control y registro vehicular, revisión físico-mecánica y de emisiones; así*



como un control y registro de conductores, mismo que se encuentra contenido en el texto propuesto.

VIGÉSIMA SEGUNDA. *Los integrantes de esta Comisión valoramos el que, como medida para preservar el medio ambiente, se han establecido modalidades a la circulación vehicular, restringiendo la misma en días y horarios específicos, considerando el impacto vial y ambiental de cada uno de ellos.*

VIGÉSIMA TERCERA. *De igual manera, concordamos en que, a fin de favorecer la seguridad vial, los conductores deberán contar con licencia o permiso de conducir vigente y deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que pretendan operar, estableciendo límites de velocidad de acuerdo con cada clase de vehículo.*

VIGÉSIMA CUARTA. *En aras de contribuir a la seguridad vial, la Comisión de Comunicaciones y Transportes, concuerda con la Minuta al establecer la obligación de supervisar pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades, en cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas.*

VIGÉSIMA QUINTA. *Esta Comisión, considera que la Minuta fortalece las facultades de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en materia de movilidad y seguridad vial, tales como:*

Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, y aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte federal; impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal; fungir como instancia revisora de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo



establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos, puentes y vías férreas de jurisdicción federal que se adentren en los centros de población, con las entidades federativas, los municipios; coordinar la planificación de rutas e infraestructuras que se adentren a los centros de población en zonas insulares, con las entidades federativas y los municipios; así como vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros.

VIGÉSIMA SEXTA. *Esta Comisión está de acuerdo en que, con la intención de disminuir los accidentes debidos al cansancio de los conductores, se establezca la facultad a la Secretaría de Salud para vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de los choferes de transporte público y privado de pasajeros y de carga.*

VIGÉSIMA SÉPTIMA. *En la Comisión de Comunicaciones y Transportes, consideramos que, para conseguir los objetivos planteados en la Minuta, de aprobarse la misma, es prioritario que, una vez publicado el texto de la Ley, las legislaturas locales armonicen su marco jurídico en la materia.*

VIGÉSIMA OCTAVA. *Los integrantes de la Comisión hemos reflexionado que es necesario considerar el posible impacto presupuestal que traería consigo la aplicación e implementación de la Minuta en estudio.*

VIGÉSIMA NOVENA. *La Comisión que emite la presente opinión, está completamente de acuerdo con los objetivos de la Minuta. Además, consideramos que es preciso garantizar la seguridad vial, pero para lograrlo se requiere mejorar la infraestructura y todo lo que ello implica, en ese sentido es indispensable contar con los recursos necesarios para tener mejores vialidades, mejores señalamientos, así como contemplar el diseño*



universal a fin de otorgar las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad en todo el país y de ser necesario, considerar ampliaciones presupuestarias para alcanzar dicho objetivo.

TRIGÉSIMA. *Por otro lado, con el fin de no entorpecer la cadena productiva y de distribución de mercancías, bienes y servicios; se debe evitar la sobre regulación para la circulación de los vehículos de transporte de carga en caminos federales, estatales y municipales.*

TRIGÉSIMA PRIMERA. *Es de destacar que el sector del autotransporte de carga aporta cerca del 4% del Producto Interno Bruto al país, razón por la cual, es menester de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, velar que no se perjudiquen las cadenas productivas que dependen de dicho sector.*

TRIGÉSIMA SEGUNDA. *Asimismo, esta Comisión considera que, a fin de tener certeza y consistencia sobre la información, es necesario no desestimar la existencia de esfuerzos y bases de datos que ya operan, como es el caso del Registro Público Vehicular (REPUVE).*

TRIGÉSIMA TERCERA. *Esta Comisión considera pertinente establecer sanciones más severas en casos de reincidencia para aquellas personas que sean sorprendidas conduciendo bajo la influencia del alcohol o cualquier droga, así como estipular la*

TRIGÉSIMA CUARTA. *Aunado a lo anterior, es preciso incluir a las empresas de redes de transporte y la oferta de servicios de transporte a través de plataformas digitales que operan en gran parte del país y que forman parte del sistema de movilidad, razón por la cual deberían ser consideradas en este texto normativo.*



TRIGÉSIMA QUINTA. *Asimismo, la Comisión de Comunicaciones y Transportes advierte una posible incompatibilidad debido a que, la Minuta de mérito otorga facultades para regular los servicios de movilidad a los tres órdenes de gobierno, lo que podría generar que los distintos municipios del país definan normatividades diversas, causando potenciales afectaciones en la vida cotidiana de entidades y municipios colindantes; por lo cual se sugiere que dicha facultad sea únicamente para las entidades federativas y la Federación.*

TRIGÉSIMA SEXTA. *Finalmente, somos conscientes que esta es una legislación necesaria, que estamos cumpliendo un mandato Constitucional, y que es prioritario garantizar una movilidad bajo los principios que establece la propia Carta Magna; sin embargo, es necesario subrayar que esta Minuta constituye una base para lo que será un sistema de movilidad más seguro y eficaz.*

Por lo anteriormente expuesto, la Comisión de Comunicaciones y Transportes del H. Congreso de la Unión de la LXV Legislatura, emiten la siguiente:

IV. OPINIÓN

PRIMERO. *Esta Comisión Opinante considera que la Minuta es viable y puede ser aprobada favorablemente por la Comisión dictaminadora.*

SEGUNDO. *La Comisión de Comunicaciones y Transportes considera que deben agregarse las reflexiones vertidas en la presente Opinión para la elaboración de*

CONSIDERACIONES

PRIMERA. Las Comisión de Movilidad de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con las atribuciones que le confieren los artículos 39, numerales 1 y 2, fracción XXXI; y 45, numerales 6, incisos e) y f); y 7, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1, fracción I; 81, numerales 1 y 2; 82, numeral 1; 84, numeral 1; 85, 157, 158 y 167, numeral 4, del Reglamento de la Cámara de Diputados es competente para dictaminar la iniciativa presentada en el apartado de “Antecedentes” del presente dictamen.

SEGUNDA. A la presente dictaminadora le es relevante señalar que 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 los artículos 4, 73, 115 y 122° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

En el último párrafo del artículo 4° constitucional se establece que “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.” Por ende nuestra Constitución reconoce el derecho de toda persona a la movilidad con condiciones específicas que deben ser tomadas en cuenta para asegurar el acceso y disfrute de éste.

De igual manera, 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. ...

Con el fin de establecer la adecuada concurrencia que debe verse plasmada en la legislación antes referida, se realizaron las siguientes reformas y adiciones al artículo 115 constitucional:

Artículo 115. ...

I. a IV. ...

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados 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) ...

...

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.*

VII. a X. ...

Por último, la citada reforma estableció en el artículo 122, relativo a la Ciudad de México, lo siguiente:

Artículo 122. ...

A. y B. ...

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; **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) ...

D. ...

Cabe señalar que, además de lo establecido en el artículo 73 fracción XXIX-C, se instruyó al Congreso de la Unión, dentro de los artículos Segundo y Tercero Transitorios, lo siguiente:

Segundo.- El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Tercero.- El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.

Como se señala en los artículos anteriores, el Congreso de la Unión está obligado por mandato constitucional a expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En relación con el reconocimiento de este derecho y reconociendo lo señalado por las Consideraciones de las Dictaminadoras establecidas en el *Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda del Senado de la República, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, esta dictaminadora considera a bien retomar lo establecido en el *Diagnóstico Normativo en Materia de Movilidad* del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad del Gobierno de México, elaborado a través de la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales con el apoyo de la Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable (GIZ), cuando se señala que “(Y) a que los derechos humanos tienen por objetivo garantizar una vida digna, la movilidad en libertad es vital para la satisfacción de necesidades básicas en ejercicio de los derechos humanos. Así, la movilidad como derecho debe formar parte de aquellos que son indispensables para asegurar un nivel de vida

adecuado, prerequisite y necesidad del ser humano.”¹

Dicho Diagnóstico señala también que *“La construcción de un derecho hacia su reconocimiento implica un análisis normativo del contenido de este derecho, y así reconocer las obligaciones del Estado y las personas frente a él. (...) Es cierto que el reconocimiento expreso de un derecho humano hace más efectivas su implementación y acceso a su ejercicio y garantía. Pero incluso ante la falta de reconocimiento expreso de un derecho, es su núcleo normativo lo que lo sustenta. Los derechos humanos no son principios o reglas rígidas; su interpretación atiende a la universalidad de los mismos, tal como la Corte Interamericana señaló en su sentencia del Caso Masacre de Mapiripán vs Colombia, haciendo referencia a los tratados internacionales de derechos humanos: “ [...] son instrumentos vivos, cuya interpretación tiene que acompañar la evolución de los tiempos y las condiciones de vida actuales, interpretación evolutiva que es consecuente con las reglas generales de interpretación consagradas en el artículo 29 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, así como las establecidas por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. De ahí que dichos derechos, dentro de sus límites, son inalterables, es decir, que su núcleo esencial es intangible.”* ²

Por último, se retoma lo señalado en el mismo Diagnóstico cuando se señala que *“El derecho a la movilidad representa una evolución del derecho a la libertad de tránsito, en su relación con el derecho a un medio ambiente sano, entre otros relacionados e interdependientes como vida y salud, desarrollo sostenible, vivienda, cultura, educación y trabajo. (...) Esta interpretación del contenido del derecho a la movilidad*

¹ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, 2011-2012, CDHDF, México, 2013, p.31 citado en *Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad*, SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020. Pp 21

² Tesis: I.4o.A.9 K (10a.) Tribunales Colegiados de Circuito, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Libro XIX, t. 3, Abril de 2013, p. 2254 citado en *Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad*, SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020. Pp 24

atiende también al principio señalado en el párrafo constitucional primero de interdependencia e indivisibilidad, el cual implica que los derechos humanos necesariamente se complementan, potencian y refuerzan recíprocamente”.³

Al sentar la base para la homologación de las normas aplicables en todo el país que rigen el comportamiento de las y los usuarios de la vía pública esta Ley otorgará mayor protección a la ciudadanía tomando en cuenta los principios constitucionales en la materia antes señalados.

TERCERA. El Estado Mexicano ha suscrito la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible de 2015, realizando incluso el documento *Estrategia Legislativa para la Agenda 2030*⁴ el cual se proyecta como una guía para “identificar áreas de oportunidad del marco jurídico vigente en materia de desarrollo sostenible en México”.

En lo que respecta a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)⁵ en materia de movilidad y seguridad vial se deben destacar aquellos objetivos y las metas que son de particular relevancia y a los cuales la Ley propuesta dotaría de mayores herramientas para su alcance.

- **ODS 1: Fin de la Pobreza**
 - Meta 1.5: Para 2030, fomentar la resiliencia de los pobres y las personas que se encuentran en situaciones vulnerables y reducir su exposición y vulnerabilidad a los fenómenos extremos relacionados con el clima y a otros desastres económicos,

³ *Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad, SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020. Pp 25*

⁴ *Estrategia Legislativa para la Agenda 2030. Gobierno de México. Consultado el 27 de febrero de 2022. <https://www.gob.mx/agenda2030/documentos/estrategia-legislativa-para-la-agenda-2030#:~:text=La%20Estrategia%20Legislativa%20para%20la,de%20an%C3%A1lisis%20distintas%20p ero%20complementarias>.*

⁵ Organización de las Naciones Unidas, Plataforma sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Accesible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>

sociales y ambientales.

- **ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal**
 - Meta 3.6: Para 2020 reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.
 - Meta 3.9: Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo.
 - Meta 3.d: Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.

- **ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura**
 - 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
 - 9.2: Promover una industrialización inclusiva y sostenible y, de aquí a 2030, aumentar de manera significativa la cuota de la industria en el empleo y el producto interno bruto, de acuerdo con las circunstancias nacionales, y duplicar su participación en los países menos adelantados.

- **ODS 10: Reducción de las Desigualdades**
 - Meta 10.2: De aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición.
 - Meta 10.3: Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y

promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

- **ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**

- **Meta 11.2:** De aquí a 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

- **Meta 11.5:** Reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

- **Meta 11.6:** Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

- **Meta 11.7:** Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

- **Meta 11.b:** De aquí a 2020 aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

- **ODS 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos**

- Meta 13.1: Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.

- Meta 13.2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

- Meta 13.3: Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.

- Meta 13.b: Promover mecanismos para aumentar la capacidad para la planificación y gestión eficaces en relación con el cambio climático en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, haciendo particular hincapié en las mujeres, los jóvenes y las comunidades locales y marginadas.

- **ODS 16: Paz, Justicia e Instituciones Sólidas**

- 16.1: Reducir significativamente todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad en todo el mundo.

- 16.7: Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.

CUARTA. Sobre las resoluciones de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial de las que México es parte, esta dictaminadora considera relevante destacar que en 2009, durante la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, realizada en Moscú, Rusia, se analizó la situación de Seguridad Vial a nivel mundial. Se exhortó al Secretario General de la Organización Naciones Unidas para atender los hechos, por lo que en marzo de 2010, la resolución A/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras

previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

Se diseñó, igualmente, el primer Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020⁶, mediante el cual se pide a los Estados integrantes llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en los cinco pilares siguientes: gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito y la atención después de los siniestros viales; mismos que son desarrollados en la redacción de la Ley.

En Octubre de 2021, la Organización Naciones Unidas decretó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030⁷, con el objetivo de reducir en un 50% las muertes y traumatismos causados por los accidentes de tránsito.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), en conjunto con otros socios de la ONU, desarrollaron el nuevo Plan Global para el Decenio 2021 - 2030⁸ de acuerdo con una resolución aprobada por la Asamblea General el 31 de agosto de 2020⁹. Dicho plan lista **tres acciones fundamentales** para evitar los accidentes viales: garantizar la seguridad al caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público, garantizar carreteras, vehículos y comportamientos seguros, y garantizar atención de emergencia oportuna y eficaz.

⁶ Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020. Consultado el 1 de marzo de 2022. <https://contralaviolenciavial.org/uploads/file/PLAN%20DE%20ACCION/PLAN%20MUNDIAL%20PARA%20EL%20DECENIO.pdf>

⁷ Un nuevo Decenio de Acción busca reducir a la mitad los 1,3 millones de muertes anuales en carreteras. Consultado el 1 de marzo de 2022. <https://news.un.org/es/story/2021/10/1499112#:~:text=Este%20jueves%20dio%20inicio%20el,tr%C3%A1nsito%20al%20terminar%20el%20ciclo.>

⁸ Plan Global, Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021 - 2030. Consultado el 1 de marzo de 2022. https://www.who.int/images/default-source/health-topics/road-traffic-injuries/v6-21275-infographic-a3-global-plan-road-safety.jpg?sfvrsn=ccb345cc_40

⁹ Resolución A/Res/74/299. Consultado el 1 de marzo de 2022. <https://undocs.org/es/A/RES/74/299>

QUINTA. Esta dictaminadora considera oportuno destacar el panorama nacional e internacional en materia de movilidad y seguridad vial, así como sus diversas problemáticas y cifras.

I. PANORAMA MUNDIAL

En cifras, la Organización Mundial de la Salud¹⁰ señala que:

- 1,3 millones de personas mueren cada año.
- Se estiman más de 3000 defunciones diarias y más de la mitad de estas no viajaban en automóvil.
- Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, pero que constituyen una causa importante de discapacidad.
- Los traumatismos debidos al tránsito son la principal causa de mortalidad entre los jóvenes de 15 a 29 años¹¹.
- El 90% de las defunciones por siniestros de tránsito tienen lugar en países de ingresos bajos y medios, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo.¹²

Según datos de la Organización Panamericana de la Salud¹³:

- Los traumatismos derivados por siniestros de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre personas jóvenes de 17 a 24 años.

¹⁰ **Traumatismos causados por el tránsito.** Organización Mundial de la Salud. Consultado el 1 de marzo de 2022. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries#:~:text=Cada%20a%C3%B1o%2C%20las%20colisiones%20causadas,1%2C3%20millones%20de%20personas.>

¹¹ **Los accidentes de tráfico, la principal causa de fallecimiento de jóvenes de entre 15 y 29 años.** Naciones Unidas. Consultado el 27 de febrero de 2022. <https://www.un.org/es/observances/road-traffic-victims-day>

¹² *Ibid.*

¹³ **Traumatismos causados por el tránsito y discapacidad.** Organización Panamericana de la Salud. Consultado el 1 de marzo de 2022. https://www.paho.org/bra/dmd/documents/accidentes_discapacidad_WEB.pdf

- Aproximadamente el 50% de los siniestros viales ocurren por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.

En relación con los siniestros que se suscitan por conducir bajo los efectos del alcohol, la Organización Mundial de la Salud, calcula que el 5% y el 35% de todas las muertes en carretera están relacionadas con el consumo de este estupefaciente, por lo que conducir y consumir bebidas alcohólicas aumenta significativamente el riesgo de un choque y la gravedad de éste.¹⁴

II. PANORAMA NACIONAL

Desafortunadamente, México ocupa el séptimo lugar en defunciones por siniestros viales en el mundo y el tercero en la Región Latinoamericana¹⁵.

La presente Comisión de Movilidad, lamenta que a pesar de las acciones que se han llevado a cabo tanto a nivel nacional como internacional, en la realidad, han sido insuficientes por lo que es necesario que México cuente con su propia Ley General en la materia. Sin duda, lamentablemente han sido las víctimas las que han motivado la creación de la Ley, víctimas que no han visto protegidos sus derechos, su salud y su vida, por falta de mecanismos y políticas que sean acordes a la realidad de nuestras calles.

De acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO)¹⁶:

¹⁴ Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018.

¹⁵ **México, séptimo lugar mundial en siniestros viales.** Instituto Nacional de Salud Pública. Consultado el 1 de marzo de 2022. <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>

¹⁶ **Índice de Movilidad Urbana.** Instituto Mexicano Para la Competitividad A.C. 2019. Consultado el 27 de febrero de 2022. https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/1%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf

- En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor.
- Entre 1990 y 2017, los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio del 5.3% mientras que la población lo hizo a una tasa del 1.5%. En consecuencia, las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados.
- En muchas ciudades del país, una gran parte de la población vive en zonas remotas, provocando que su gasto en transporte aumente. A nivel nacional, este gasto representa 19% del gasto total de los hogares, lo que equivale a un promedio de 1,815 pesos mensuales.
- En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado como el metro o metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad.
- Tan solo en la Zona Metropolitana del Valle de México ZMVM, en promedio, se llevan a cabo 11.5 millones de viajes diarios en transporte colectivo tipo microbús. Esto representa el 74% del total de viajes en transporte público.
- De un análisis del Índice de Movilidad Urbana se concluye que las ciudades con peor movilidad están asociadas a malos resultados en indicadores socioeconómicos, como lo son la población sin ingreso, población bajo la línea de bienestar y viviendas con piso de tierra.

Según datos del INEGI del total de defunciones clasificadas como presunto accidente durante el año 2020 el 43% corresponden a accidentes de transporte. Siendo está la segunda causa de muerte en grupos de edad de 15 a 34 años.

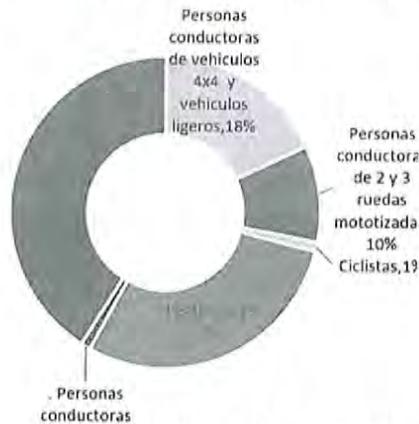
Según datos oficiales del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP) en 2021¹⁷:

- Más de 13 mil 500 personas perdieron la vida en presuntos siniestros de tránsito en México.
- Cerca de 36 mil personas resultaron lesionadas por siniestros de tránsito.
- En promedio 40 personas fallecen a diario debido a siniestros de tránsito en México. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de los mismos.
- Estas son las cifras más altas desde que se comenzó a llevar un registro en 2015.

Los rubros que presentan mayor porcentaje de vulnerabilidad de muertes por categoría de personas usuarias de la vía pública, por causas de seguridad vial, corresponde a personas peatonas, conductoras de vehículos 4x4 y vehículos ligeros, conductoras de 2 y 3 ruedas motorizadas, ciclistas, conductoras y pasajeras de autobuses y conductoras y pasajeras de camiones pesados, tal y como se muestra en la gráfica siguiente:

¹⁷ **Incidencia Delictiva del Fuero Común.** Consultado el 27 de febrero de 2022.
<https://www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/incidencia-delictiva-del-fuero-comun-nueva-metodologia?state=published>

Muertes por categoría de personas usuarias de la vía pública



Fuente: 2015. Estadística de mortalidad, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática

De igual manera, se estima a bien mencionar algunos datos generados durante 2018 en relación con el grave problema que representa la inseguridad vial y por lo tanto la necesidad de contar un marco normativo como el que se propone:¹⁸

- De 2015 a noviembre de 2018, 44,364 personas en México han muerto en siniestros de tránsito, mientras que 110,427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.
- El número de personas muertas en los incidentes viales reportado por las agencias del Ministerio Público a noviembre de 2018 es de 9 mil 583 víctimas.
- En el tema de siniestros con consecuencias fatales, la mayor prevalencia se presenta en Sinaloa donde la tasa de muertos en 2018 fue de 16.5 víctimas por cada cien mil habitantes, seguido de Tabasco con una tasa de 15.6 muertos por cien mil habitantes y Colima con 14.2 casos.
- Sobre el consumo de alcohol se estima que, en México, el 19.5% de muertes causadas por lesiones en el tránsito son atribuidas a ello.

¹⁸ Animal Político; "Aumentan siniestros de tránsito en México: diario matan a 32 personas y 81 resultan heridas"; Arturo Ángel; México; 12/11/2018, obtenido en el sitio: <https://www.animalpolitico.com/2018/11/aumentan-siniestros-transito-muertos/>

A nivel nacional las cifras oficiales indican que más de 15 mil mexicanos y mexicanas fallecen cada año por atropellamientos, choques, caídas y volcaduras. Una cifra alarmante e inaceptable de 12 personas fallecidas al año por cada 100 mil habitantes. Sin embargo, en lugar de considerarla una emergencia social, se ha normalizado tanto en la opinión pública como en los discursos de los gobiernos. En este sentido, visibilizar a las víctimas es la mejor estrategia para demostrar que este escenario no es, ni debe ser, normal o aceptable. Cabe señalar que, durante el monitoreo nacional de medios digitales de 2019, se documentaron 2,957 personas fallecidas atropelladas en las distintas entidades federativas. El 84.0% de estas fueron peatonas, el 15.2% ciclistas y el 0.8% restante caídas y personas conductoras/pasajeras de vehículos no motorizados, recreativos o de movilidad personal.¹⁹

Una de las consecuencias de los siniestros de tránsito que debe de llamar nuestra atención por sus efectos nocivos en la vida de las personas es la discapacidad derivada de ellos.

- De acuerdo con el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), durante 2020 se presentaron **301 mil 678 accidentes de tránsito** en zonas urbanas y suburbanas de México, los cuales provocaron que tres mil 826 personas perdieran la vida en dichos percances, de los cuales un total de 71 mil 935 personas resultaron con heridas leves o graves, lo que significa un herido por cada 4 accidentes. De todos estos accidentes, 6 mil 601 accidentes tuvieron lugar en el estado de Puebla.²⁰
- Hasta en el 70% de los casos las personas con discapacidad por accidente no vuelven a conseguir empleo. A nivel nacional, los costos de la seguridad vial ascienden

¹⁹ Céntrico, *INFORME DE PEATONES Y CICLISTAS FALLECIDOS EN MÉXICO 2019*, 2019. <http://niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-NUMV-2019.pdf>

²⁰ **PRESENTA INEGI LA GEORREFERENCIACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ZONAS URBANAS.** Consultado el 27 de febrero de 2022. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/accidentes/ACCIDENTES_2021.pdf

a 150 mil millones de pesos, de acuerdo con un informe de la **Organización Panamericana de la Salud** en 2018.²¹

- Se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas 1700 personas con lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito y de estas, más de 100 enfrentarán discapacidad por esta causa²².

Datos censales revelan que 14% de la población con alguna discapacidad recibe ingresos por su trabajo, sólo 7% de las personas en dicha condición reciben más de 5 salarios mínimos mensualmente y, aproximadamente, 44% ganan al mes menos de \$3,448. El Instituto Nacional de Estadística y Geografía, establece que las personas con discapacidad se desempeñan mayormente en actividades elementales y de apoyo y muy pocas como profesionistas.

Debido a la Crisis del Cambio Climático, México se enfrenta a la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). El primer generador de las mismas es el uso del vehículo automotor, el cual corresponde al 22.9% de emisiones del país,²³ las cuales aumentan más rápido que cualquier otro sector por consumo final energético con una tasa de crecimiento del 2.2% anual. En México se estima que fallecen aproximadamente 48,000 personas al año a causa de la mala calidad del aire (*Institute for Health Metrics and Evaluation, 2019*).

En relación a la economía nacional, los altos costos asociados al uso del automóvil como son las emisiones, congestión, siniestros y sedentarismo, hacen que el costo

²¹ **CEPA Mobility Care y ANTP, aliados para reducir accidentes.** Consultado 27 de febrero de 2022. <https://www.indicadorautomotriz.com.mx/camiones/cepa-mobility-care-y-antp-aliados-para-reducir-accidentes/>

²² **Los Accidentes de tránsito y la discapacidad.** Gobierno de México. Consultado el 27 de febrero de 2022 <https://www.gob.mx/conadis/articulos/los-accidentes-de-transito-y-la-discapacidad#:~:text=Los%20traumatismos%20causados%20por%20accidentes,de%20distractores%2C%20com%20tel%C3%A9fonos%20celulares.>

²³ Céntrico, & Polea. (2019). **La movilidad urbana sustentable en México.** Propuesta regulatoria y programática. Obtenido de: http://comisiones.senado.gob.mx/desarrollo_urbano/docs/climatico/p2_5_131119.pdf

acumulado llegue hasta el 5% del PIB en las ciudades. Incluso se estima que los siniestros de tránsito le cuestan al país alrededor del 1.7% del PIB, equivalente a \$150 mil MDP²⁴, por pérdida de productividad, daños materiales, así como atención médica y hospitalaria.

La velocidad es un factor primordial en el manejo de la Seguridad Vial. Según el informe de *La Velocidad y los Siniestros Viales* realizado por la Organización Panamericana de la Salud, "la probabilidad de que un peatón muera si es atropellado por un automóvil aumenta drásticamente con la velocidad." Sin embargo, no existe regulación nacional sobre límites de velocidad y los límites más extendidos solo aplican para las carreteras y autopistas federales.

Finalmente, el diseño vial es un elemento clave en la prevención de siniestros a través de posibilidades como el control de velocidades a través del mismo. El Manual de Calles de la SEDATU²⁵ resalta la importancia que tiene en la reducción de la siniestralidad vial, los cambios de comportamiento de las personas usuarias en las calles, y tiene como compromiso, promover diseño de redes viales en las que los hechos de tránsito no representen muertes o heridas de gravedad.²⁶

SEXTA. A su vez, respecto al estado actual de la legislación en México en relación a la movilidad y la seguridad vial, la presente dictaminadora considera importante destacar la siguiente problemática:

- Cada estado y municipio establece sus propios límites para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un

²⁴NOTAS núm. 168, SEPTIEMBRE-OCTUBRE 2017, artículo 2. *Herramientas para la seguridad en la movilidad, modelos predictivos de somnolencia en conductores*. PÁEZ Mario y ABARCA Emilio. Instituto Mexicano del Transporte. Gobierno de México. Consultado el 2 de marzo de 2022. <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=449&IdBoletin=168#:~:text=Con%20base%20en%20estimaciones%20hechas,sumando%20costos%20directos%20e%20indirectos>.

²⁵ Disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>

²⁶ SEDATU, 2019 Manual de calles, accesible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

límite homogéneo de velocidad en todo el país que apele a la seguridad de los usuarios de la vía.

- México no tiene leyes aplicables en todo el país que permitan pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas. Las normas que abarcan mayor territorio son las del ámbito federal, es decir, carreteras y autopistas federales y para conductores de transporte público con licencia federal, ya que cada entidad federativa o municipio determina si establece o no, pruebas de alcoholemia o drogas.
- México no cuenta con leyes que regulen, a nivel nacional, el uso del casco obligatorio para motociclistas. Ni tampoco aquellas que hagan obligatorio el uso del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohíban que la niñez viaje en el asiento delantero.
- La regulación del uso del celular mientras se conduce tampoco ha sido definida de forma nacional.

SÉPTIMA. La presente dictaminadora considera necesario resaltar la importancia de la seguridad vehicular como prioridad del que hacer administrativo del país, bajo los siguientes argumentos que resultan suficientes para motivar el presente dictamen:

Se retoman: la Reforma Constitucional señalada en la fracción Segunda de las presentes consideraciones, así como el tercer pilar del “Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020”²⁷ referido en la fracción Cuarta, “Vehículos más seguros”, la publicación en 2011 en el Diario Oficial de la Federación (DOF) de la *Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020* en la que se abordó el tema de vehículos seguros y finalmente la necesidad de transportes sostenibles y seguros, en la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mencionados en la fracción Tercera.

Respecto al Pilar 3, Vehículos más seguros, la ONU recomienda:

²⁷ Ver: OMS. *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*. https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf?ua=1

1. La adopción de normas técnicas sobre seguridad vehicular recomendadas por el Grupo de Trabajo del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) de la ONU.²⁸
2. El desarrollo y difusión de los Programas de Evaluación de Vehículos Nuevos (NCAP, por sus siglas en inglés), como un instrumento que incentiva a los fabricantes de automóviles a producir y comercializar vehículos más seguros.²⁹

Esta Comisión coincide con la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad de la Cámara de origen, en el sentido de que el espíritu del artículo 54 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial cumple con el nuevo **Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030** en el que se solicita a los Estados integrantes que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en enfoque de sistema seguro que se integra por los siguientes elementos: **transporte multimodal y planificación del uso de la tierra; infraestructura vial segura; vehículos seguros;** uso seguro de las vías de tránsito y respuesta después de los accidentes³⁰. Por lo tanto, la presente resalta que dichos elementos son desarrollados en la redacción del Dictamen que se somete a consideración.

Sin duda alguna el presente ordenamiento, tiene como objetivo principal garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial de todos los usuarios de las vías públicas del país, en un esquema de concurrencia entre los distintos órdenes de gobierno y, por tanto, sentar las bases para la convivencia armónica de todos los tipos de movilidad.

²⁸ Comisión Económica para Europa. Naciones Unidas, 2012. *Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos* (WP.29). Ver: https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/libro_azul_wp.29_-_2012-1s_espanol.pdf

²⁹ Global NCAP. *Global New Car Assessment Programme*. Ver: <http://www.globalncap.org/about/>

³⁰ OMC. *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030*. Ver: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

Los datos no mienten: a **nivel internacional**, más de la mitad de las casi 1.3 millones de víctimas fatales de siniestros de tránsito mencionadas anteriormente viajaban en automóvil. **En México** la mayor parte de las muertes por siniestros de tránsito son de usuarios vulnerables (65%)³¹, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.

La problemática de seguridad vial, que incluye a la seguridad vehicular, responde a causas multifactoriales, dentro de las se encuentra la falta de un marco legal sólido que exija y verifique que el diseño, fabricación y comercialización de vehículos nuevos cumplan con estándares mínimos de seguridad vehicular para proteger la integridad y vida de todos usuarios de la vía. Adicionalmente, el presente ordenamiento concibe a la corresponsabilidad en la seguridad de las vías públicas, como aquella compartida entre todos los usuarios, diseñadores, autoridades que ejecutan su construcción, y, por tanto, en las medidas de prevención de siniestros de tránsito, debe considerarse a todos los factores que lleguen a ocasionar inseguridad en las vías públicas, tales como: humanos, tecnologías más seguras y mejores infraestructuras.

Esta Comisión también resalta que las disposiciones sobre seguridad vehicular propuestas en la Minuta, materia del presente dictamen también van encaminadas a **evitar los costos sociales y económicos derivados de la falta de seguridad vial y la baja seguridad vehicular**. Al respecto, el BID ha señalado que dichos costos “oscilan entre el 1% y el 3.5% del PIB”, asimismo “El introducir tecnología de seguridad vehicular podría traducirse en un crecimiento anual del PIB como mínimo del 1.2%, así como un incremento del 1.05% en la tasa de empleo”³².

³¹ Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México, 2018.
https://drive.google.com/file/d/1MdYJQsNmG5cm8V_CaMOM_qHKvU75eLc5/view

³² Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla, K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo.
https://www.latinncap.com/data/publicaciones/Mejora_de_los_estandares_de_seguridad_de_los_vehiculos_en_America_Latina_y_el_Caribe_a_traves_de_la_adopcion_de_Reglamentos_ONU_y_sistemas_de_informacion_al_consumidor_-_Informe_final_del_Proyecto_Bien_Publico_Regional_BPR.pdf

Mejorar la seguridad vial y vehicular en todo el territorio nacional es fundamental en términos de salud pública, bienestar, medio ambiente y economía.

I. PISO MÍNIMO EN MATERIA DE SEGURIDAD VEHICULAR

La presente Comisión señala que una de las principales motivaciones de los artículos que regulan seguridad vehicular se debe a que **nuestro marco jurídico actual no responde al problema de salud pública y social**, ya que se encuentra fragmentado en diversas Leyes Federales, Estatales y reglamentaciones municipales; el nivel de exigencia es mínimo y no responde a las mejores prácticas internacionales que han demostrado salvar vidas y lesiones a través de incrementar el nivel de seguridad de los vehículos.

Por lo tanto, las disposiciones que se señalan en la presente Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de seguridad vehicular, respetan las características de una Ley (general, abstracta e impersonal); así como consideran el mandato constitucional de la creación y consolidación de un marco legal e institucional en materia de movilidad y seguridad vial. Asimismo, debido que la Ley es jerárquicamente superior a las disposiciones actuales que regulan la materia (las cuales se limitan a una Norma Oficial Mexicana³³) las disposiciones señaladas en el artículo 54 son fundamentales porque señalan el piso mínimo que se debe de cumplir en materia de seguridad vehicular desde el punto de vista de derechos humanos, especialmente a la vida, a la salud, información del consumidor y el interés superior de la infancia, así como visto como un problema de salud pública y justicia social, es decir, priorizando estos principios a los intereses comerciales o económicos.

Es importante señalar, que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, también responde al principio de progresividad en materia de derechos humanos consagrado en el artículo 1 de nuestra Constitución; en otras palabras, la misma Ley se enfoca en

³³ Es decir, la NOM-194-SCFI-2015

establecer las condiciones necesarias mínimas para que la fatal realidad de nuestras calles cambie, por lo mismo es que a partir de la misma sólo habrá cabida para Leyes Estatales, Normas Oficiales, Reglamentos y demás Normas Jurídicas de la materia que tiendan a mejorar en términos de seguridad vial, lo que establece y ordena en su articulado.

De igual forma es menester señalar que México no sería el primer país que incluye este tipo de disposiciones en su marco jurídico. Al respecto se ha probado que los países que hacen obligatoria una tecnología, sistema o dispositivo de seguridad vehicular, por la dinámica de las economías de escala, han tenido como consecuencia la disminución en las muertes y lesiones por hechos (siniestros) viales, a la vez que experimentan una disminución en el costo de equipar vehículos con dicha tecnología. La democratización de la seguridad vehicular es una consecuencia de incorporar en el marco regulatorio la obligatoriedad de incluir un piso mínimo de elementos de seguridad vehicular. Vuelve accesible los autos seguros a las personas que actualmente sólo pueden comprar con menos dispositivos de seguridad vehicular. La fórmula es sencilla, a menor oferta en el mercado de vehículos seguros, estos se encarecen y viceversa, sin embargo hay que ser claros el costo o precio de un vehículo no debe ser nunca pretexto para violentar los derechos humanos de la vida, la salud, la seguridad y la movilidad sostenible

A pesar de que en México la mayor parte de las muertes y lesiones graves por siniestros viales son de usuarios vulnerables, y que en ellas se ha visto involucrado un vehículo motorizado, el marco normativo actual no contempla como obligatorio ningún dispositivo de seguridad que proteja a los usuarios vulnerables a pesar de existir diferentes tecnologías que podrían salvar sus vidas, por lo que es necesario sean considerados.

El siguiente cuadro sistematiza los avances regulatorios en materia de seguridad vehicular que se han tenido en diversos países:

Cuadro 1. Experiencias Internacionales sobre regulaciones de sistemas de seguridad en vehicular

País	Ley o regulación	Contenido
Paraguay	Ley No. 5016/ Nacional de Tránsito y Seguridad Vial- Paraguay.	<ul style="list-style-type: none"> • Considera como deber el dar cumplimiento a lo establecido en convenios y Acuerdos Internacionales. • Los dispositivos mínimos de seguridad son: cinturones de seguridad, apoyacabezas, paragolpes y guardabarros, limpia parabrisas, sistema de renovación de aire interior, bocina de sonoridad, retrovisor, espejos, protectores de puertas para niños, sistema de mandos de arranque dispuesto del lado izquierdo.
El Salvador	Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	<ul style="list-style-type: none"> • Alude a que los dispositivos de obligatoriedad se establecen en el reglamento correspondiente. • Hace obligatorio el uso de cinturón de seguridad en pasajeros de vehículos y de casco para usuarios de motocicletas.
Argentina	Ley Nacional de Tránsito y Seguridad.	<ul style="list-style-type: none"> • Establece como responsables de la vigilancia de su cumplimiento a las autoridades nacionales en materia industrial o de transporte. • Considera como válidas las homologaciones aprobadas por los países. • Obliga el equipamiento de cascos en motocicletas antes de salir a circulación, y las bicicletas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas.
Perú	Reglamento Nacional de Vehículos.	<ul style="list-style-type: none"> • Contiene las características y requisitos técnicos relativos a dimensiones y emisiones que deben cumplir los vehículos para ingresar al sistema de transporte y lo que debe observarse. Contiene los procedimientos técnicos y administrativos para la homologación de vehículos nuevos que se aplican a la operación en la red vial y los correspondientes al sistema de pruebas técnicas vehiculares y de control aleatorio en la vía pública.



País	Ley o regulación	Contenido
Uruguay	Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito.	<ul style="list-style-type: none">• Hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad en todos los autos ligeros y pesados, en autos ligeros particulares para todos los autos, en otras categorías se dispone de acuerdo a su uso y dimensiones, al menos el conductor es obligatorio.• Estipula la obligatoriedad del uso de casco protector para los conductores de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la ley.• Considera que las motocicletas y bicicletas deberán contar con una estructura de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.
Uganda	The Traffic and Road Safety Act	<ul style="list-style-type: none">• El Ministro puede, por instrumento legal, determinar estándares de seguridad vehicular y ambientalmente amigables para vehículos de motor y remolques, así como incorporar las mejores prácticas y estándares internacionales y consultar a cualquier parte interesada relevante.• Considera los procedimientos para la prueba de vehículos de motor y procedimientos y arreglos para determinar si los vehículos de motor o remolques cumplen: (a) prueba e inspección de los componentes de los vehículos; (b) la inspección de los procedimientos seguidos en la fabricación de vehículos o componentes de vehículos; la prueba e inspección de materiales, maquinaria, aparatos, artículos o instalaciones utilizadas en la fabricación de vehículos o componentes de vehículos; d) el funcionamiento de las instalaciones utilizadas para la realización de pruebas e inspecciones de vehículos; o (e) el mantenimiento de registros relacionados con la fabricación, prueba o inspección de vehículos o componentes de vehículos y el examen de esos registros por parte de inspectores designados conforme a la Ley.



País	Ley o regulación	Contenido
Costa Rica	Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, No. 9078.	<ul style="list-style-type: none">• Considera a los sistemas de seguridad activa y pasiva como parte de las especificaciones técnicas para poder circular en las vías públicas; los cuales, deberán funcionar adecuadamente.• Señala como requisitos específicos para la circulación de los automóviles, lo siguiente: Bolsas de aire delanteras, desempañante, apoyacabezas.• En algunos dispositivos de seguridad, se estipula que se seguirán los estándares internacionales y las particularidades propias de la flota vehicular nacional.
Unión Europea	Reglamento 2018/0145	<ul style="list-style-type: none">• Aborda los problemas específicos de los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones y los ciclistas.• Señala que todos los vehículos de motor (incluidos camiones, autobuses, furgonetas y vehículos utilitarios deportivos) deberán estar equipados con las siguientes funciones de seguridad:• Asistente de velocidad inteligente, Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque, sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor, señales de frenado de emergencia, sistemas de detección de marcha atrás, sistemas precisos de control de la presión de los neumáticos y registradores de datos de incidencias.
India	Enmienda No. 3 (07/2019) a AIS-145.	<ul style="list-style-type: none">• Incluyó características de seguridad adicionales para vehículos de Categoría M y N.• Señala varias características de seguridad a los vehículos comercializados en India, como el indicador de cinturones de seguridad, bolsas de aire para pasajeros, alarma de límite de velocidad, entre otros.
Chile	Regulaciones específicas para	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vehículos ligeros homologados deben contar con ISOFIX o LATCH, recordatorio de uso de cinturón de seguridad, sistema de protección al ocupante y columna de dirección retráctil.

País	Ley o regulación	Contenido
	dispositivos de seguridad.	<ul style="list-style-type: none"> • Considera la progresividad en la obligatoriedad para frenos ABS y ESC.

Fuente: elaboración de Céntrico y el Poder del Consumidor.

II. VACÍOS ACTUALES

Para esta Comisión es fundamental el carácter progresivo de la inclusión de la regulación de la seguridad vehicular en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con base en los principios pro persona y de progresividad señalados en el artículo 1º de nuestra Constitución, por lo mismo es que se consideró necesario que contenga como base los derechos humanos relacionados como a la salud, información del consumidor y el interés superior de la infancia.

Lo anterior claramente se considera en la Minuta materia del presente Dictamen, ya que como se ha comprobado, la inclusión de dispositivos, sistemas y estándares de seguridad vehicular mitigan las consecuencias graves de los siniestros graves, no sólo para los conductores sino también a todos los usuarios de la vía, incluyendo a los más vulnerables. Así, esta Comisión, señala la importancia de que el acceso a autos seguros no sólo sea un lujo sino un derecho.

III. COORDINACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS LEGALES

Esta Comisión señala que la redacción del artículo 54 responde y se comunica perfectamente con otros instrumentos legales, en especial con la Ley de la Infraestructura de la Calidad (LIC), ya que remite expresamente que “los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales

Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de la Infraestructura de la Calidad”.

Asimismo, la redacción cumple con la técnica legislativa de no especificar puntualmente los dispositivos que tendrá dicha norma, ya que son tecnologías que cambian y mejoran con los años, sin embargo, sí señala la obligación de las autoridades competentes de velar, con prioridad, por “las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables” así como la obligación de que se tomen en cuenta los principios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

No es óbice de lo anterior, los avances que se tuvieron en la actualización de la NOM-194 pero también acepta que, debido a un marco legal apropiado, dichos avances fueron mínimos porque el enfoque que hasta ahora se ha tenido en la regulación de los dispositivos de seguridad vehicular ha sido comercial y no aquél que atienda las necesidades reales de seguridad de las personas. Por lo que, al igual que en otras disposiciones de carácter sustancial, las Leyes Generales y Federales señalan los pisos mínimos que deben de considerar las Normas Oficiales Mexicanas y la Ley de Infraestructura de la Calidad señala el procedimiento en el que se elaboran o modifican. Es decir, esta Ley es de carácter adjetivo y responde solamente al procedimiento en el que se elaboran dichos instrumentos.

Por otra parte, esta Comisión considera importante aclarar que respecto a la referencia de estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales, **es fundamental reconocer que muchas de las mejores prácticas de seguridad vehicular se encuentran en las mejores legislaciones internacionales de la materia**, como las normas estadounidenses (Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Motorizados, o FMVSS por sus siglas en inglés) o las regulaciones UNECE de las Naciones Unidas, a las que pueden suscribirse los países mediante los Acuerdos del 58 y 98 del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación

sobre Vehículos, no siempre vinculantes. Otro ejemplo perfecto de las mejores prácticas internacionales de la materia son los sistemas de información a los consumidores desarrollados por organismos civiles internacionales como los NCAP.

En este sentido y afín al espíritu de las Leyes Generales, en las que no se puede regular un aspecto específico de una materia, pero sí establecer los pisos mínimos bajo los cuales las autoridades correspondientes desarrollen sus regulaciones, resulta fundamental mencionar que las normas de seguridad vehicular deben de atender a las mejores prácticas internacionales. Con esto, se obliga a que las autoridades encargadas de desarrollar las regulaciones de seguridad vehicular atiendan a los mejores estándares y prácticas internacionales, lo cual permitirá un mayor alcance de protección de derechos para la población.

De igual manera, con estas referencias mínimas se protege a la población de que sean vulnerables ante el arbitrio de la autoridad en caso de no considerar los mejores estándares de seguridad, lo cual menoscaba, a todas luces, los derechos de la población.

Por lo que esta Comisión recuerda que esta práctica ha sido reconocida en otras Leyes Generales, como Ley General de Cambio Climático, en la cual también se habla del reconocimiento y uso como “buenas prácticas” de los compromisos internacionales, los cuales, si bien no son vinculantes, si establecen una recomendación necesaria en la materia. Otro ejemplo es la propia Ley General de Salud, la cual permite la cooperación con organismos internacionales en aquellas actividades que se relacionen con la nutrición, alimentos, y su disponibilidad.

IV. COMPETENCIAS

La presente Comisión señala que, las Leyes Generales, a diferencia de las Federales, inciden válidamente en todos los órdenes jurídicos parciales que integran al Estado

Mexicano, es decir, distribuyen competencias entre los tres niveles de gobierno³⁴. Por lo que, con el mandato de que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial sea una Ley General, también se entiende que habrá una nueva distribución de competencias, dependiendo la materia que se esté regulando.

En el caso de vehículos seguros, como se ha señalado, el marco legal se caracteriza por una ausencia de autoridad competente. Esto se debe a que la única regulación existente ha sido desde la administración pública, a través de Normas Oficiales Mexicanas (NOM) y con un enfoque de regulación industrial, es decir, meramente económico y sin considerar el impacto en la salud y la vida de las y los mexicanos.

Por lo que, esta Comisión coincide plenamente con la Minuta en el sentido de que incluya a otras Secretarías para la elaboración de Normas Oficiales Mexicanas respectivas.

V. SISTEMA DE INFORMACIÓN DE FÁCIL COMPRENSIÓN Y EL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS, INDEPENDIENTE DE FABRICANTES Y CONCESIONARIOS.

La presente Comisión considera importante explicar que el cuarto **párrafo del artículo 54** señala la obligación de las autoridades competentes de establecer los siguientes sistemas: Sistema de información de fácil comprensión y el Sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios.

Respecto al **Sistema de información de fácil comprensión**, la presente Comisión señala que en cuanto a seguridad vehicular, es fundamental el contar con un **sistema de información robusto y adecuado y de fácil comprensión** que permita tanto a consumidores como a usuarios de la vía en general conocer los riesgos de un modelo

³⁴ *Leyes Generales. Interpretación del artículo 133 constitucional.*
<https://sif.scjn.gob.mx/sifsist/Paginas/DetalleGeneralV2.aspx?ID=172739&Clase=DetalleTesisBL>

específico, debido a la sistemática desinformación, ya que contrarrestará las asimetrías de información entre productor, distribuidor y consumidor, adicionalmente, contribuirá a cubrir los vacíos de información en cuanto al desempeño de seguridad de los vehículos.

En México, cuando se busca adquirir un auto nuevo, la información con la que se cuenta para tomar una decisión de compra proviene de la publicidad de las marcas, además de la información que se pueda reunir al visitar sus sitios web o de la visita a un concesionario, algo difícil hoy en día por la situación de la pandemia. Esa información indica qué prestaciones tiene el auto en cuanto a confort, tecnología, tipo de motor, rendimiento, entre otras. Sin embargo, no necesariamente informan del desempeño de seguridad que ese auto pueda tener en caso de un siniestro vial.

Respecto al **Sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios**, existen organismos internacionales cuyo objetivo es evaluar y medir científica y objetivamente el desempeño de seguridad que ofrece un vehículo en caso de un siniestro de tránsito, incluso en caso de atropellamiento de peatones, basándose en las lesiones de los ocupantes y peatones, los cuales son representados por crash test dummies (maniqués). A través de ensayos de colisión y distintas pruebas, se califican diversos modelos con un sistema comprensible de estrellas que van de 0 y 5, como en la hotelería, ofreciendo información de gran valor a los consumidores. Estos organismos, que pertenecen a la ONU, llamados NCAP forman parte, junto con la exigencia de normas técnicas de seguridad, de las recomendaciones descritas por las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), a través del *Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020*³⁵.

Los países que han tenido éxito impulsando la seguridad vehicular en sus mercados lo lograron con la coexistencia de normas técnicas exigidas por gobiernos y un NCAP

³⁵ ONU-OMS. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1

local. Ambas actividades no se sustituyen, ambas son complementarias y fundamentales en los mercados que deciden proteger a su población. Los Programas NCAP en todo el mundo cuentan con el apoyo e involucramiento de los gobiernos locales ya que estos programas son la herramienta más efectiva para incentivar a los fabricantes a mejorar la seguridad de los autos voluntariamente, antes de que lo exijan las regulaciones locales y muy por encima de las mismas. En el único Programa NCAP del mundo que esto no sucede es en Latin NCAP.

Las evaluaciones que llevan a cabo los Programas NCAP, explican de forma clara y sencilla, qué tan seguro es un auto. Los modelos, al estar todos medidos con los mismos parámetros, es posible compararlos directamente y así saber cuánto más seguro es uno sobre otro. Aquellos que ofrecen más estrellas en seguridad son aquellos en donde se tiene mayor probabilidad de salir ilesos o con las menores consecuencias para la salud.

En América Latina, se cuenta con el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), que surgió en 2010 para brindar a los consumidores de la región información independiente y transparente acerca de los niveles de seguridad que ofrecen los diferentes modelos de vehículos de los mercados, incluido el mexicano.³⁶

Entre 2010 y 2020, Latin NCAP ha evaluado más de 130 modelos y varios de ellos se vendieron en México. La información de los resultados de las evaluaciones es de dominio público y se puede acceder, tanto desde su sitio web,³⁷ como desde su aplicación para móviles. Además, El Poder del Consumidor, desde el año 2016, ha difundido estos resultados a través de su sitio web

³⁶ Latin NCAP. <https://www.latinncap.com/es/sobre-nosotros>

³⁷ Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe. <https://www.latinncap.com/es/>

<https://quetanseguroestuauto.org/fichas/> como un esfuerzo para acercar esta información a los consumidores en México.

La calificación por estrellas del desempeño de seguridad de los vehículos, evaluados por Latin NCAP, es un recurso de información de vital importancia que la mayoría de los consumidores deberían conocer previo a la compra de un auto nuevo. Saber el nivel de protección de un vehículo, y con ello tomar una decisión informada de compra, podría ser la diferencia que salve nuestra vida o la de un peatón en un siniestro.

Al respecto, esta Comisión señala que el adoptar el sistema de información NCAP, facultando a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como se señala en la Minuta, especialmente el Instituto Mexicano de Transporte, permitirá que el gobierno mexicano haga una correcta verificación sin tener que destinar recursos adicionales que representarían la vigilancia adecuada para estos casos concretos.

VI. LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES

Desde la perspectiva de los derechos de los consumidores, la Ley Federal de Protección al Consumidor señala que “es derecho del consumidor contar con suficiente información para poder realizar la compra de un bien o servicio”.³⁸

La información de la seguridad con estrellas comunica fácilmente y de manera imparcial, el nivel de desempeño de seguridad del auto en cuanto a la protección que ofrece a sus ocupantes y a los usuarios vulnerables de la vía.

Por otro lado, obtener información clara, independiente y fidedigna, también emana del derecho internacional y garantiza que los ciudadanos puedan adquirir sus bienes de manera libre e informada, creando para ello herramientas que facilitan su cumplimiento.

³⁸ Ley Federal de Protección al Consumidor. Diario Oficial de la Federación.
https://www.profeco.gob.mx/juridico/pdf/Ifpc_ultimo_CamDip.pdf

En este sentido, la ONU, en sus *Directrices Para la Protección del Consumidor*, declara que “se debe facilitar a los consumidores instrucciones sobre el uso adecuado de los bienes e información sobre los riesgos que entraña el uso al que se destinan o el normalmente previsible. Dentro de lo posible, la información de vital importancia sobre seguridad debe comunicarse a los consumidores mediante símbolos comprensibles internacionalmente.”³⁹ También establece que “las empresas deben elaborar, según proceda, programas y mecanismos para ayudar a los consumidores a adquirir los conocimientos y competencias necesarios para comprender los riesgos...”⁴⁰

Por todo lo anterior, es indispensable que los consumidores en México tengan acceso a la información de resultados de la calificación de estrellas sobre el desempeño de seguridad de los vehículos que son evaluados por Latin NCAP. Con ello, se cumpliría el derecho a la información que coadyuva para que también se cumpla el derecho a la salud.

VII. COMERCIO EXTERIOR.

La presente Comisión, señala que la redacción del artículo 54 está acorde con los **compromisos internacionales de México en materia de comercio exterior**, especialmente con las disposiciones del T-MEC y de la OMC. En contraste, la presente Comisión señala que la industria nacional produce autos que sí cumplen las mejores prácticas internacionales y son producto de exportación; mientras que produce autos con baja seguridad que se llegan a comerciar en territorio nacional.

³⁹ ONU. *Directrices Para la Protección del Consumidor*. Ginebra, 2016.
https://unctad.org/es/system/files/official-document/ditccplpmisc2016d1_es.pdf

⁴⁰ *Ibid.*

A pesar de que México es el 7o país productor de autos a nivel mundial, autos que, en su mayoría, son exportados (88.9%).⁴¹ La gran mayoría de los autos producidos en el país cuentan, desde su versión básica, con estándares mínimos de seguridad vehicular requeridos en países con economías maduras, mientras que en el país se venden al menos 48 modelos (2018-2020),⁴² con niveles de seguridad tan bajos que sería improcedente e imposible venderlos en esos países. **En este sentido, se evidencia una calidad distinta o estándar diferenciado de seguridad por parte de la industria automotriz: autos más seguros que se fabrican en México para su exportación y autos de baja seguridad que se fabrican o importan para comercializarse en México.**

Por lo mismo para efectos de la actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos, se reconoce que es obligación de toda la flota circulante cumplir con ellos en condiciones que brinden seguridad vial; y en el caso de vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano, deberán regularse conforme a esta Ley, las **Normas Oficiales Mexicanas respectivas**, la Ley de Infraestructura de la Calidad, su Reglamento, y ser congruentes con los objetivos del nuevo Decenio de Acción Por la Seguridad Vial, con el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio celebrado por el Estado Mexicano en el marco de la Organización Mundial del Comercio y demás Tratados de Libre Comercio en los que sea parte; en tal virtud, el sistema de evaluación de vehículos nuevos independiente de fabricantes y concesionarios, estará a cargo de la autoridad normalizadora, y el sistema de información de desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, impuesto a fabricantes, importadores y concesionarios, debe determinarse por las autoridades competentes, si que esto conlleve obstáculos al comercio.

⁴¹ INEGI, Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros, <https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavl/>

⁴² De los 10 autos más vendidos en México sólo 1 cuenta con 5 estrellas en la evaluación LatinNCAP. <https://elpoderdelconsumidor.org/2019/11/de-los-10-autos-mas-vendidos-en-mexico-solo-1-cuenta-con-5-estrellas-en-la-evaluacion-latinnacap/>

El gobierno de cada país impone las regulaciones que considere necesarias para garantizar la integridad y salud de los usuarios de automóviles y vialidades. Sin embargo, como ya se ha demostrado el actual marco jurídico no considera todos los estándares mínimos sugeridos por las Naciones Unidas⁴³, mismos que corresponden a las mejores prácticas internacionales para normar la seguridad vehicular en el mundo.

Esto significa, lamentablemente, que en México es permisible diseñar, fabricar y comercializar autos de baja seguridad que son inseguros no sólo para sus ocupantes (que además del conductor pueden incluir infantes); sino también para todas las personas usuarias de las vialidades: consumidores, peatones, ciclistas y motociclistas. Por lo que, de aprobarse esta Minuta en sus términos, se podrá subir el nivel de exigencia de los autos comercializados en nuestro país.

VIII. T-MEC

La presente Comisión, señala que **el artículo 54 es acorde con el TMEC**, ya que este reconoce la adopción de normas ampliamente protectoras de las personas adicionales a las NFSVM y en cumplimiento de su objetivo legítimo. Lo anterior, por dos razones:

En primer lugar, durante las negociaciones del TMEC, EE.UU.⁴⁴ aceptó que México pudiera incorporar, reconocer o aceptar otros sistemas de seguridad vehicular adicionales a las normas NFSVM. En el instrumento bilateral de México- Estados Unidos, se reconoce expresamente que México, si así lo quisiere, podrá adoptar medidas adicionales a las Normas Federales de Seguridad para Vehículos Motorizados (NFSVM) sin que el propio TMEC se lo impida. Adicionalmente, el

⁴³ Reglamentos ONU relativos a la seguridad de los vehículos: 1. UN R13H – Frenos de vehículos de categoría M1 y N1; 2. UN R14 - Anclajes de cinturones de seguridad; 3. UN R16 - Cinturones de seguridad; 4. UN R25 – Homologación de apoyacabezas; 5. UN R94 - Protección de ocupantes en caso de un impacto frontal; 6. UN R 135 Protección contra el impacto lateral contra un poste; 7. UN R140 - Control Electrónico de Estabilidad; 8. UN R 145 - Anclajes ISOFIX; 9. UN R17 – Anclajes y resistencia de asientos y reposacabezas; 10. UN R32 – Comportamiento vehicular ante colisión trasera; 11. UN R95 - Protección de ocupantes en caso de un impacto lateral; 12. UN R127 - Protección de Peatones.

⁴⁴ Ver: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465817/4CartaMXUSAutoSafetyStandards.pdf>

instrumento bilateral reconoce que México tiene todas las facultades para reconocer incompatibilidades entre las regulaciones si existe un objetivo legítimo de su parte.

En este caso, ambas condiciones se cumplen en la redacción de la LGMSV, ya que no limita la aplicación de sus NFSVM y se permiten incorporar sistemas adicionales que sean mejores prácticas.

Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (AOTC)

De acuerdo con la Organización Mundial del Comercio (OMC), los reglamentos técnicos y las normas técnicas establecen las características específicas de un producto, por ejemplo, el tamaño, la forma, el diseño, las funciones o el rendimiento, o bien la manera en que se etiqueta o embalaje antes de ponerlo en venta. Es decir, en el momento en que una norma establece características singulares para cualquier producto que se comercialice en el país, provenga o no del extranjero, estaremos frente a un reglamento o una norma técnica.

En este sentido, la propuesta de LGMSV no establece ningún criterio concreto bajo el cual deben de crearse o comercializar los vehículos nuevos. Al contrario, deja abierta la puerta, bajo ciertos estándares mínimos que garanticen a la población la protección de sus derechos, a que las autoridades competentes regulen estos dispositivos de acuerdo a sus facultades y competencias. Por esta razón, se le impide a esta iniciativa ser catalogada como un reglamento técnico.

Esta Comisión señala que, se debe entender que este tipo de acuerdos internacionales no deben obstaculizar a los países a elaborar sus regulaciones de acuerdo a sus objetivos legítimos. En el Preámbulo del Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio se reconoce que “no debe impedirse a ningún país que adopte las medidas necesarias para asegurar la calidad de sus exportaciones, o para la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales, para la

protección del medio ambiente, o para la prevención de prácticas que puedan inducir a error, a los niveles que considere apropiados”.

Por lo tanto, esta Comisión puntualiza que, **aunque esta propuesta de Ley no sea un reglamento técnico al comercio, por no cumplir con las características mencionadas, no carece de un objetivo legítimo.** Al contrario, la justificación y sustento de esta ley radica en la necesidad de proteger la seguridad y la salud de la población mexicana, la cual se ha visto mermada en las últimas décadas por la insuficiente y deficiente seguridad vehicular de nuestro país. Así, la protección de estos derechos es a todas luces un objetivo legítimo en sí mismo, con independencia de que la iniciativa no sea, jurídicamente, un reglamento técnico.

Por lo tanto, esta Comisión señala que la presente Minuta no debe ser notificada a la OMC según el artículo 2.9 del Acuerdo OTC ya que no constituye un reglamento técnico.

Asimismo, esta Comisión señala que **las orientaciones generales vinculadas a la seguridad de las personas y a una protección especial de grupos vulnerables pueden entenderse como la implementación de obligaciones derivadas de tratados internacionales de derechos humanos.** En términos generales, diversos instrumentos de derechos humanos como la Declaración Universal de Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales o el Pacto de San Salvador incluyen referencias al derecho humano a la salud y a la importancia de asegurar la protección de grupos vulnerables.

Por lo tanto, no hay argumentos razonables que puedan prever una condena indemnizatoria en contra del Estado mexicano y a favor de industria automotriz por una normativa que abre la puerta al fortalecimiento de la seguridad vial de México, en línea con estándares de otros grandes mercados automotrices.

La utilización de argumentos comerciales en contra de políticas públicas es una táctica utilizada también por otras industrias para dilatar la adopción de políticas públicas efectivas. Esto ya ha sido visto en otras áreas como, por ejemplo, casos de etiquetado de productos de tabaco, etiquetado de alimentos, entre otros.

Los antecedentes de decisiones en el marco de comercio internacional y de arbitrajes por tratados de inversión otorgan margen a los estados para aumentar los estándares de protección de la salud y seguridad de su población.

OCTAVA. En relación con la **fracción XV del artículo 3**, que señala la definición de los dispositivos de seguridad vehicular, como se muestra a continuación:

XV. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

Esta dictaminadora hace hincapié en que **dispositivos de seguridad vehicular**, se refiere a autopartes, partes, diseños, tecnologías, sistemas y similares que trabajan unas veces de manera conjunta y otras de forma independiente entre sí, para evitar la ocurrencia de un choque (incluidos los atropellamientos), y en caso de que éste indefectiblemente ocurra, reducir al mínimo posible las lesiones que se puedan derivar del mismo. Es decir, no solo son un conjunto de tecnologías, autopartes o partes separadas que se puedan agregar en el auto, sino que, en muchas ocasiones, dicho conjunto opera simultánea y sistemáticamente para realizar una acción en favor de la protección de los usuarios. El ejemplo más claro de esto se ve reflejado en los sistemas enfocados en la protección de peatones, donde se conjuntan aspectos de diseño en el frente y estructura del vehículo, selección de materiales, así como la aplicación de

sistemas que involucran la acción conjunta de sensores, cámaras, radares, LIDAR, frenos antibloqueo, entre otros.

Por lo anterior, y con base en el nuevo mandato constitucional, esta Comisión considera que la aprobación en sus términos de la Minuta no sólo es una oportunidad de que las personas legisladoras de la LXV Legislatura cumplan con el mandato constitucional mencionado; sino que es el cumplimiento de una **deuda que se tiene con todas las víctimas de siniestros vías y sus familiares.**

NOVENA. Por lo antes expuesto, los integrantes de la Comisión de Movilidad de la LXV Legislatura, y para los efectos del artículo 72, fracción A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el siguiente:

DECRETO QUE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se expide la Ley General en materia de Movilidad y Seguridad Vial para quedar como sigue:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales

CÁPITULO I

Objeto de la Ley

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo artículo 4o, y 73, fracción XXIX-C, en materia de movilidad y seguridad vial, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

- I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos,

a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

- II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción, XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- IV. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;
- V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
- VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;
- VII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

- VIII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;
- IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y
- X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 2. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;



- II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;
- III. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;
- IV. Atención médica pre-hospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;
- V. Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;
- VI. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

- VIII.** Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;
- IX.** Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;
- X.** Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
- XI.** Discriminación por motivos de discapacidad. Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;
- XII.** Diseño universal. Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;

- XIII.** Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;
- XIV.** Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;
- XV.** Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;
- XVI.** Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;
- XVII.** Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XVIII.** Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XIX.** Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye

el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

- XX.** Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXI.** Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;
- XXII.** Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;
- XXIII.** Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;
- XXIV.** Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;
- XXV.** Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

- XXVI.** Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
- XXVII.** Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
- XXVIII.** Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;
- XXIX.** Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;
- XXX.** Ley: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXXI.** Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cms cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una

motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

- XXXII.** Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
- XXXIII.** Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;
- XXXIV.** Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;
- XXXV.** Observatorios: Los observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXXVI.** Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- XXXVII.** Persona peatona: Persona que transita por la vía o a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;
- XXXVIII.** Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;



- XXXIX.** Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2° de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;
- XL.** Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;
- XLI.** Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;
- XLII.** Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- XLIII.** Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- XLIV.** Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;
- XLV.** Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XLVI.** Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

- XLVII.** Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- XLVIII.** Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;
- XLIX.** Servicio de transporte: Actividad mediante la cual las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;
- L.** Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;
- LI.** Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;
- LII.** Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en

las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

- LIII.** Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;
- LIV.** Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- LV.** Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;
- LVI.** Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;
- LVII.** Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;
- LVIII.** Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos.
- LIX.** Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías.

- LX.** Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;
- LXI.** Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;
- LXII.** Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones locales de verificación;
- LXIII.** Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;
- LXIV.** Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;
- LXV.** Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- LXVI.** Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

- LXVII.** Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;
- LXVIII.** Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y
- LXIX.** Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

CAPÍTULO II

De los principios de movilidad y seguridad vial

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La administración pública federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

- 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;

- III. **Confiabilidad.** Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- IV. **Diseño universal.** 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;
- 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;
- VII. **Habitabilidad.** Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- 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 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;
- X.** Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XI.** Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XII.** Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;
- 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;
- XIV.** Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;



- 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;
- XVI.** Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- 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;
- XVIII.** Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;
- XIX.** Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XX.** Uso prioritario de la vía o del servicio: Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.

Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y lo tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

- VII.** Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
- VIII.** Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y
- IX.** El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

CAPÍTULO III

De la jerarquía de movilidad

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

TÍTULO SEGUNDO

De la Política Pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad

Vial

CAPÍTULO I

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la política nacional, sectorial y regional

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta

Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

- I.** La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano ;
- II.** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- III.** Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y
- IV.** El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

B. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades:

- I.** Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;



- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Nacional;
- IV. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de las entidades federativas y de los municipios;
- V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;
- VI. Diseñar y aprobar la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;
- VII. Formular y aprobar la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;

- VIII.** Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, incluyendo fuentes;
- IX.** Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;
- X.** Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;
- XI.** Determinar los distintos tipos de vías del territorio nacional, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;

- XII.** Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:
- a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
 - b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
 - c) Definan las especificaciones técnicas del parque vehicular;
 - d) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;
 - e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;
 - f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;
 - g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;

- h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Nacional y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;
 - i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Nacional, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;
 - j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;
- XIII.** En aquellas entidades federativas con territorio insular, establecer los mecanismos de participación de los municipios correspondientes dentro del Sistema, y
- XIV.** Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 8. De la política nacional.

La política nacional de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley, los que para tal efecto emita el Sistema Nacional, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

CAPÍTULO II

Del derecho a la movilidad

Artículo 9. 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 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 serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;

- VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 10. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Artículo 11. De la seguridad Vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

- III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.
- IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y
- VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 12. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 13. De la accesibilidad.

Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Artículo 14. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y



- IV.** Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 15. De la eficiencia.

Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 16. De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 17. Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 18. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, promoverán e incentivarán la gradual

adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Artículo 19. De la calidad.

Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 20. 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 física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 22. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

- I. **Ajustes razonables:** Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.
- II. **Diseño universal:** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.
- III. **Perspectiva de género:** El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.
- IV. **Pluriculturalidad y multilingüismo:** El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística.
- V. **Prioridad en el uso de la vía:** El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;
- IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;
- V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y
- VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es Parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

CAPÍTULO III

Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 24. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Nacional y publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 25. Formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Para la formulación de la Estrategia Nacional se deberá observar, al menos, lo siguiente:



- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del país e interurbanos, rurales e insulares con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e

- VIII.** Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Artículo 26. Visión a largo plazo de la Estrategia Nacional.

La Estrategia Nacional tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo nacional de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y en su caso actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del país. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Nacional formulará y aprobará la Estrategia Nacional;
- II. Una vez aprobada la Estrategia Nacional, se publicará en el Diario Oficial de la Federación, y
- III. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

CAPÍTULO IV

Sistema de Información Territorial y Urbano Sección Primera

Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano

Artículo 27. Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano.

El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Nacional con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás legislación aplicable.

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos, entidades federativas y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 28. Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.

La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por las siguientes:

- I. Base de Datos sobre información de movilidad, y
- II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.

Sección Segunda

De las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de

Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable;

- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- III. Operadores de servicios de transporte;
- IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
- VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
- VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
- IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;

- XII.** Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
- XIII.** La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 30. Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de las entidades federativas al Sistema de Información Territorial y Urbano.

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, las entidades federativas, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información de las entidades federativas deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

CAPÍTULO V

Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial Sección

Primera

Política de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
- IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de

alta eficiencia energética, cuando el territorio lo permita y bajo un enfoque sistémico;

- V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;
- VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;
- VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
- IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases

de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;

- XI.** Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
- XII.** Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XIII.** Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XIV.** Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;
- XV.** Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVI.** Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

- XVII.** Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;
- XVIII.** Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;
- XIX.** Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y
- XX.** Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

Artículo 32. Movilidad con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

- I.** Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que

mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.

- II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.
- III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Sección Segunda

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura

Artículo 33. De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa, en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, los distintos órdenes de gobierno deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 34. Diseño de la red vial.

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

- I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y
- II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y

carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 35. Criterios para el diseño de infraestructura vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

- I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;



- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
 - d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;
- II.** Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;
- III.** Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;
- IV.** Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;
- V.** Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

- VI.** Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;
- VII.** Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;
- VIII.** Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

- IX.** Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre

modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

- X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
- XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;
- XII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;
- XIII. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y
- XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 36. De la Infraestructura Vial.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y
- II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte de la Federación, entidades federativas y municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente jerarquía basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales
- b) Semirurales;
- c) Urbanas;
- d) Predominantemente urbanas.

Artículo 37. Estándares para la construcción de infraestructura vial.

Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Los tres órdenes de gobierno deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción federal o estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 38. Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben

emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

El Sistema Nacional emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Artículo 39. Espacios públicos de diseño universal.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Artículo 40. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 41. De los estudios técnicos.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

Artículo 42. Sistemas integrados de medios de transporte.

Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

Las autoridades estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

Artículo 43. Del servicio de transporte público.

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme

y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación.

Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o 1 kilómetro para educación primaria y 60 minutos o 3 kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

Artículo 44. Control de los servicios de transporte.

Cada autoridad en materia de transporte en los tres órdenes de gobierno definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas

por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta Ley.

Los instrumentos de control expedidos para la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que las entidades federativas, municipios y demarcaciones de la Ciudad de México no podrán sobre regularlos.

Artículo 45. Instrumentos de control de operación del transporte.

Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

- I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;
- II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
- III. Control y registro de conductores.

Artículo 46. De la información del transporte.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 47. Modernización del parque vehicular.

A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

Las autoridades competentes podrán establecer los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

Sección Tercera

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito

Artículo 48. Modalidades a la circulación de vehículos.

Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.

La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo 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.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
- II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:



- a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
 - b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
 - c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
 - d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
 - e) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.
 - f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 Km/h en cualquiera de sus accesos.
- IV.** La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- V.** El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;
- VI.** Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

- VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
- VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
- X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;
- XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;
- XII. La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:
 - a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal.

XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Las entidades federativas y municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Artículo 50. Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

Artículo 51. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

La Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o

renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 52. Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

La Federación, las entidades federativas y los municipios, emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:

- I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;

- II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación, y
- III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones.

Artículo 53. Del registro e información de la atención médica prehospitalaria.

Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable.

Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.

Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de Calidad, así como a los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad

que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.

La autoridad competente emitirá las regulaciones técnicas, con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.

La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, dispondrán que fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos den a conocer el desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión con base en los lineamientos o normativa que expida la autoridad en la materia.

Las autoridades federales y de las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

Sección Cuarta

De los Instrumentos en materia de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda

Artículo 55. Gestión de la demanda de movilidad.

La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades federales, de las entidades federativas y municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 56. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos

u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 57. Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad y seguridad vial.

La Federación, entidades federativas y municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 58. Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

Sección Quinta

Instrumentos financieros

Artículo 59. Instrumentos de financiamiento.

Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno.

Artículo 60. Priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad y seguridad vial.

Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento de servicio de transporte público, de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
- II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
- III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
- IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su

integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;

- V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;
- VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y
- VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 61. Programas federales de inversión.

Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta Ley.

Sección Sexta

De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial

Artículo 62. De la sensibilización, educación y formación.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población

en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 63. De la sensibilización.

La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;

- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y
- V. Importancia de la incorporación de una perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 64. De la educación.

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas,

adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;

- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
- VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y
- VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 65. De la formación.

La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TÍTULO TERCERO
De la Distribución de Competencias

CAPÍTULO I
De la Distribución de Competencias y Coordinación

Artículo 66. De la Federación.

Corresponde a la Federación, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:

- I. Promover, regular, coordinar, conducir y evaluar la política y gestión en materia de movilidad y seguridad del orden federal, de acuerdo con sus objetivos, metas, estrategias, y acciones;
- II. Celebrar convenios de coordinación y concertación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de la presente Ley;
- III. Promover la difusión sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial;
- IV. Promover que las políticas y acciones relacionadas con la movilidad y seguridad vial que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal ejecuten en coordinación con los gobiernos de las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con los sectores social y privado, cumplan con el objetivo establecido en la presente Ley y en el Plan Nacional de Desarrollo;

- V. Promover que la construcción de obras de infraestructura y equipamiento para la movilidad urbana, interurbana, rural e insular; así como la construcción, mejoramiento y conservación de las vías generales de comunicación, se ejecuten de acuerdo con los principios y jerarquía de movilidad establecidos en la presente Ley;
- VI. Proponer los mecanismos de financiamiento necesarios en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. La expedición de las Normas Oficiales Mexicanas y la vigilancia de su cumplimiento en las materias de movilidad y seguridad vial, y
- VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 67. De las Entidades Federativas.

Corresponde a las entidades federativas:

- I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;
- II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño,

instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;

- V. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- VII. 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;
- VIII. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
- IX. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;
- X. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- XI. Otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular,

así como el registro para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos correspondientes bajo los criterios de la presente Ley;

- XII.** Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares;
- XIII.** Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;
- XIV.** Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;
- XV.** Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, en materia de protección al medio ambiente;
- XVI.** Armonizar las leyes o los reglamentos de tránsito aplicables en su territorio, con lo establecido en la presente Ley;
- XVII.** Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;
- XVIII.** Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley;

- XIX.** Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;

- XX.** Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

- XXI.** Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;

- XXII.** Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y

- XXIII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 68. De los municipios.

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

- I.** Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;

- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas de la entidad federativa correspondiente y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

- VIII.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- IX.** Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad;
- X.** Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
- XI.** Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;
- XII.** Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
- XIII.** Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
- XIV.** Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;

- XV.** Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;
- XVI.** Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;
- XVII.** Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;
- XVIII.** Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;
- XIX.** Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;
- XX.** Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;
- XXI.** Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;
- XXII.** Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;
- XXIII.** En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, seguro y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y

XXIV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 69. De las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

Corresponde a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México:

- I. Participar en el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;
- II. Promover la elaboración, implementación y evaluación de planes integrales de seguridad vial, en el ámbito de su competencia;
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Promover, en coordinación con las entidades federativas y con otros municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;
- V. Coordinarse con otros municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de movilidad, y los demás que de estos deriven;
- VI. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad y seguridad vial, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.



Artículo 70. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano las siguientes atribuciones:

- I. Integrar el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;
- II. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio nacional, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;
- III. Brindar asesoría técnica a las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en el Título Segundo de la presente Ley;
- IV. Coordinarse con los gobiernos de las entidades federativas y municipios, a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
- V. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Brindar asesorías y asistencia técnica a los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que lo soliciten, para la ejecución y planeación de programas, obras



de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;

- VII.** Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;

- VIII.** Colaborar, con las dependencias federales correspondientes, en el establecimiento de la normatividad en materia de seguridad vehicular e incorporación de dispositivos, atendiendo a las mejores prácticas internacionales en la materia;

- IX.** Desarrollar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, políticas de movilidad, con base en los programas y acciones que emita la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

- X.** Promover e impulsar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, el establecimiento de sistemas de transporte público, uso de vehículos no motorizados de transporte y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;

- XI.** Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial;

- XII.** Suscribir, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicas y

privadas, a efecto de realizar planes, proyectos, programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad, transporte y seguridad vial;

- XIII.** Realizar programas y campañas para fomentar una nueva cultura de movilidad segura y activa a fin de promover la seguridad vial, para lo cual deberá coordinarse con las autoridades correspondientes de las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con otras dependencias y entidades o el sector privado;
- XIV.** Colaborar, a través del convenio respectivo con la Secretaría de Educación Pública en la incorporación de contenidos relacionados con la movilidad y la seguridad vial dentro de los planes de estudio de todos los niveles educativos, y
- XV.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 71. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:

- I.** Integrar el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;
- II.** Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la realización , manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional;



- III. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;
- IV. Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal;
- V. Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte federal;
- VI. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial;
- VII. Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;
- VIII. Fungir como instancia revisora de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
- IX. Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos, puentes y vías férreas de jurisdicción federal que se adentren en los centros de población, con las entidades federativas, los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;

- X. Coordinar la planificación de rutas e infraestructuras que se adentren a los centros de población en zonas insulares, con las entidades federativas, los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;
- XI. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;
- XII. Participar en el sistema de evaluación de vehículos nuevos previsto en el artículo 54 de esta Ley;
- XIII. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;
- XIV. Vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia, y
- XV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 72. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

Corresponden a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:

- I. Remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular;
- II. Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;

- III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;
- IV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;
- V. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y
- VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 73. Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:

- I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

- III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;
- IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;
- VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 74. Mecanismos de coordinación y colaboración.

Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Para tal efecto, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, serán las siguientes:

- I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;

- II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- III. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
- IV. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes;
- V. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;
- VI. Las dependencias o entidades competentes de las entidades federativas;
- VII. Las dependencias competentes de los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y
- VIII. Los institutos de planeación de las entidades federativas, de los municipios y los de carácter metropolitano.

Las atribuciones en materia de esta Ley de las entidades federativas, de los municipios, y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se ejercerán a través de las dependencias y entidades que señalen sus propios ordenamientos o que sean designadas para tal efecto.

CAPÍTULO II

Convenios de Coordinación Metropolitanos

Artículo 75. Convenios de coordinación metropolitanos.

En el caso de las zonas metropolitanas que correspondan a una entidad federativa, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 76. Convenios de coordinación metropolitanos interestatales e intermunicipales.

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Artículo 77. Naturaleza de los convenios de coordinación metropolitanos.

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO III

De la participación social de las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales y zonas metropolitanas

Artículo 78. Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, zonas insulares, personas con discapacidad, y las organizaciones que les

representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 79. A fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, las leyes de las entidades federativas deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.

Artículo 80. Las autoridades correspondientes deberán proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información de la entidad federativa correspondiente, municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.

Artículo 81. Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de las entidades federativas, municipales, multimunicipales y metropolitanos, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 82. Las entidades federativas establecerán las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación de los Observatorios, con base en esta Ley.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las Entidades Federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las Leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

TERCERO. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

CUARTO. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

QUINTO. En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las Entidades Federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

SEXTO. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de la presente Ley, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado para los ejecutores del gasto responsables para el presente ejercicio fiscal y subsecuentes, y en caso de que se realice alguna modificación a la estructura orgánica de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, éstas deberán realizarse

mediante movimientos compensados conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, por lo que no se incrementará su presupuesto regularizable ni se autorizarán ampliaciones al presupuesto de las mismas para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes como resultado de la entrada en vigor de la presente Ley.

Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV
Ordinario

Número de sesión:5

10 de marzo de 2022

Reporte Votacion Por Tema

NOMBRE TEMA Dictamen de la Minuta LGMSV

INTEGRANTES Comisión de Movilidad

Diputado	Posicion	Firma
 Alma Delia Navarrete Rivera	A favor	3D2C63D422FB7F09A4D600671C293 C3B98CE895DF654817D975DECDD6 09A0BD8FFB42E8B3E8FF39C79F473 8DA5102EB8B45ABC482EDB2FF9688 4A33F9C1E965D
 Ángel Miguel Rodríguez Torres	A favor	055863DF1A2A64907514E5C3D56C0 6822E97179664909266AD5B23BDAD E620BA6FF6F8C98DA7F9C736C3BE 5206884B6150FA271BFA0C6254128D 60D353D3FCCF
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas	A favor	86F2C98D9EEA28B4B6FC23B888479 DF0D3E02DFE0BBBDCAD65E7DACC AE11C656CB379B83AFAEC0015293F FDB8F17CDAC2E8D78A8262ABD247 7DA24B98B323082
 Beatriz Rojas Martínez	A favor	F4FD1AE35C9F5415F2D29BAAFFB42 8C9CBA57459637C0C2A4E4323273E 790133CDD4BEE9C8125AA7D801E67 33E91212157C1F916AAA2C247CB85 89601D952A08
 Carlos López Guadarrama	A favor	0040CA338852F6F689DC6F768497D5 F8CA41DA580E1DE99B96D0800930F 82746D83E5C51CAFBBDAC2E91D6F 1E001E92EE47E4D4BFE7A63BDC18 264F975EFFB46

Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV
 Ordinario

Número de sesión:5

10 de marzo de 2022

NOMBRE TEMA Dictamen de la Minuta LGMSV

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Catalina Diaz Vilchis

A favor

0FF9CD04334866800BBE5EA65E64E
81761F9EC33C3EB4CB73E489BCF39
0EAD2B523CF466F51BD20A545B08
80238D30E4409DE79BC6D9F798D4A
C9A3945B4FD8



Flor Ivone Morales Miranda

A favor

890BA13E16391C70AEED315AD558D
2C504A00A438C0DF58BBE231E83A9
5061E20318BD51AD56C52ED6FED07
C48992BFB51D2E38EEF0D4E74D068
0D6942FADE92



Graciela Sánchez Ortiz

A favor

37B0658A397CA0B0EC94FA9AC28D
B5D84D4A021F2E5E11F014EBF0B31
C2DEEFC9E753FE2A414B43042AB0
E0851D12A5E5F2659712F4D1AAB7E
BB26A0DFDEBA85

Jaqueline Hinojosa Madrigal

A favor

7FE6C882673152ECFA7A602E4AFBB
B23E2E113E5DAC44B9737C1B75FC
F1AA6935AD06C2C7C0A1250689B63
90D49507E24EF9A9FB25C8FCD70C0
9A055522D09E1



Javier Huerta Jurado

A favor

01BEF04A939B854956033CD97D7BF
0C4274570A23CD6CB3FBE7F3B94C9
C298CA6FC42436D628780FF44DF18
8E2E8F1C3A942B3C6EB91C3E62666
9168AB966F80



Joanna Alejandra Felipe Torres

A favor

88381A8B2C1E54A6968B96DE82257
4AF99E83A1C72B3FFCB310018CE5B
D5EB3B9707BBF8CCBC46665AE86
A2912B860FE3C96A12710D2D2076F
6E63B63B14493

Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV
Ordinario

Número de sesión:5

10 de marzo de 2022

NOMBRE TEMA Dictamen de la Minuta LGMSV

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



José Antonio García García

A favor

8979A9D3AB2F3073A086C445B99B9
E95A019E9E9026AEEF9E5E5A5F389
4251C4FA66ECA3707CF0ED16329C1
A9FAFF47422BE3EE7FF23FBF01CD7
010CE04F6A90



José Antonio Zapata Meraz

A favor

77D621C41EDC889F7D4B34FD0644B
48BADB850FE115F44B50343AB71AF
6AC30A7E459B1DACD09952557F06E
738FF1F58031BEE71B9713531D1727
2AE90C5310C



José Luis Flores Pacheco

A favor

1533C74306076DD7C84F28F3289612
F688E071053DBE6E6E2F196EA0DFA
9065D6B9387B02F2EAB21BADE5CB
17A8CE1258BFB06C9BE1C54CC400
579268576A116



Juan Francisco Espinoza Eguía

A favor

3697BACE1602BDC0EDF07B25FDB4
E9C7244E6C1959CFEEB9CFE8460C
17AC67765FF8F4858BAC595AB69A0
340F96557D9CD0A79DDA9619BB86C
D5222051523094



María del Carmen Zúñiga Cuevas

A favor

608E6CEAFDE8214B2A293F83CCA8
0DD578E97CBA58EEED73F15A800C
9C5B0CC2DB30DBF05FC487E68D49
E05C553B5249B6363A79EBF88BC3D
35277D2EC287614



María Guadalupe Román Ávila

A favor

B3A8BA21E8F2F0835C0ED9D49A7E
BD5AC685740B5CC380B85E356DA39
528DEF6029CA2A670C23CD6B48FA9
C7C2F68D232BD114B3F06F4F72148
AD686D5956E9F

Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV
Ordinario

Número de sesión:5

10 de marzo de 2022

NOMBRE TEMA Dictamen de la Minuta LGMSV

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Mario Miguel Carrillo Cubillas

A favor

E8303F5DA0C7B7D3E266385446A76
771322054AC8A5CE5F6D48799CEDA
BC719E43BD789FFC744E441FB9C48
A928516CAC0D8D66322D525ED9B98
656316253BC1



Pablo A. Sandoval Ballesteros

A favor

DCE730B4DE24580A49093CAFAC36
AB9DF93A226682DCE6C20B0D173D
C9D2213F735E7DD5E27D0726C7F29
CB8BB08FAE1EB70213F0AC4009AD
B3DOCACB609188D



Ricardo Aguilar Castillo

A favor

EB0D4D9587CE89E9AFB90B67C016
D551BBFC5A09829F8012CB6E5B924
BD3B43827F776C88E76EEA8F92AD8
2DD362F101EB8EBDF12182633E5CC
5285C3BFEA5CF



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

A favor

C13321DAA888EA7B8FDD5BA6A2AA
BE2D950822F8BA4F0FB2C8AF39743
2C8F9A06CCF5C14DCF6715FD28460
25048C4083397EF8A686F081B8E853
D4EAB6E2CC3E



Salomon Chertorivski Woldenberg

A favor

6F76D562A6201E5BB75D0AA4EABB0
3B946BF048552D3B19DF8F9B2FAE5
C7A96B612872B9EA17C9A21CE1D15
9FA7E45D9449A75C8236D5C265C20
E0881F63823B



Santy Montemayor Castillo

A favor

C344E4294A112D46B4E0FFD3278C4
1F8FEF85DA1B8CB9D14388A27C480
6BC53EDD9C6EE4CAA5C653F39342
9CCA3105F6B73F2B3AD8EE375B057
8A53069BA0FB1

Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV
Ordinario

Número de sesión:5

10 de marzo de 2022

NOMBRE TEMA Dictamen de la Minuta LGMSV

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Xavier González Ziri6n

A favor

5C3254B5DA9A5DBDD873142C937C
67BAA3036FD59F8990BFDB31ED587
B2E85E2CC81D05406F4DD8B3FA267
9056016224677763FA02B13CD952F1
50C2911D7615

Total 24

Reporte de asistencia

NÚMERO DE SESION		5		
INTEGRANTES				
DIPUTADOS	Integrante			
	Asistencia Inicial		Asistencia Final	
 Carlos López Guadarrama	Asistencia de viva voz	4980AA7B8F438556D 9DD8CA138E31D773 EB517E0388B6CFCE C2B1891248753302E F44B56DC48B31105D 95360DA24DBC650B F8ECE1501F26514E0 929B0B5DD021	Asistencia de viva voz	4980AA7B8F438556D9 DD8CA138E31D773EB 517E0388B6CFCEC2B 1891248753302EF44B5 6DC48B31105D95360D A24DBC650BF8ECE15 01F26514E0929B0B5D D021
 Carlos López Guadarrama	Asistencia de viva voz	96D5D0321AA612437 7E1F388B33EE55F71 64F3BFEF2E28D0E31 4982D818967900C57 68EED24FC739AEB2 D8460F7FE1239B104 BC3142A4D3E5AE3B 2B52155587B	Asistencia de viva voz	96D5D0321AA6124377 E1F388B33EE55F7164 F3BFEF2E28D0E31498 2D818967900C5768EE D24FC739AEB2D8460 F7FE1239B104BC3142 A4D3E5AE3B2B521555 87B
 José Antonio García García	Asistencia por sistema	177A4651489FD0FE8 2DEB299C3AB4AC5C 14D9D86F142267BF1 95FE58B3C0949298E 8349534E328F6EFD1 A095B2C0D94FA8AB 410E474CED315BD4 F48D72305A10	Asistencia por sistema	177A4651489FD0FE82 DEB299C3AB4AC5C14 D9D86F142267BF195F E58B3C0949298E8349 534E328F6EFD1A095B 2C0D94FA8AB410E474 CED315BD4F48D7230 5A10
 José Antonio Zapata Meraz	Asistencia por sistema	578669F6F6A3CB79D A417319DF2441D68A 79AAEC0B1D2A7124 5CA49F4541834DEF7 73C769ABEEDF1C21 358A3D0E3A3CC575 C7F6A956574D9B4A9 9E91840EC6D4	Asistencia por sistema	578669F6F6A3CB79DA 417319DF2441D68A79 AAEC0B1D2A71245CA 49F4541834DEF773C7 69ABEEDF1C21358A3 D0E3A3CC575C7F6A9 56574D9B4A99E91840 EC6D4
 José Luis Flores Pacheco	Asistencia por sistema	D04930D2954B2E1D0 81CFF209C1AC17D4 76F3A2552DC468ED8 85D48ED062D401114 CBB1B92FC77E42E7 C3D5CB64F4B06BB4 426F0328C3CD4EF49 0BE91172AABB	Asistencia por sistema	D04930D2954B2E1D08 1CFF209C1AC17D476 F3A2552DC468ED885 D48ED062D401114CB B1B92FC77E42E7C3D 5CB64F4B06BB426F0 328C3CD4EF490BE911 72AABB

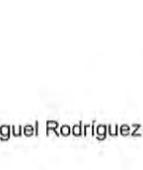
Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad

Legislatura LXV

Periodo Ordinario

Número:5

jueves, 10 de marzo de 2022

NÚMERO DE SESION	5	
DIPUTADOS	Secretaría	
	Asistencia Inicial	Asistencia Final
 Juan Francisco Espinoza Eguia	Asistencia por sistema 39624462D48FAB782 361BEDE03AC7FE19 229E5689D8D71EF5D FEDDB2E784CAF40D B9498A2AABB04FD4 2B5BAC328DE78D95 CF9882940EECD70B 24B22AED064D7F	Asistencia por sistema 39624462D48FAB7823 61BEDE03AC7FE1922 9E5689D8D71EF5DFE DDB2E784CAF40DB94 98A2AABB04FD42B5B AC328DE78D95CF988 2940EECD70B24B22A ED064D7F
 María del Carmen Zúñiga Cuevas	Asistencia por sistema 65F0C78D1612680ED FE6D1349D2D6B3C6 C0C7C4F27BD60FAF 6CCB11C12D22CD7B 39A3A87CFE85653E2 7FE225FAB48EF4195 75626A6FB589A2463 C81A5A0472E7	Asistencia por sistema 65F0C78D1612680EDF E6D1349D2D6B3C6C0 C7C4F27BD60FAF6CC B11C12D22CD7B39A3 A87CFE85653E27FE22 5FAB48EF419575626A 6FB589A2463C81A5A0 472E7
 Pablo A. Sandoval Ballesteros	Asistencia por sistema 53389835FFF18E9661 FCD7F61EA385D2D3 FB0D8BD793D9D601 DE7A1B19B07B9E74 A852C86AF2A4A22FA 1E086A18991CC067D 4B4183C77AE7BA2F D479BE54A7A4	Asistencia por sistema 53389835FFF18E9661F CD7F61EA385D2D3FB 0D8BD793D9D601DE7 A1B19B07B9E74A852C 86AF2A4A22FA1E086A 18991CC067D4B4183C 77AE7BA2FD479BE54 A7A4
 Salomon Chertorivski Woldenberg	Asistencia por sistema 94F9FBCF89E69F8A8 B34014746EB3B90F3 990C15F677DE3846D 7FA2C20B29AE44F06 D952AD1E63C94182 C4114C0886663B5DC 37E2017E5288B7F04 98772256C4	Asistencia por sistema 94F9FBCF89E69F8A8B 34014746EB3B90F399 0C15F677DE3846D7FA 2C20B29AE44F06D952 AD1E63C94182C4114C 0886663B5DC37E2017 E5288B7F0498772256 C4
 Alma Delia Navarrete Rivera	Asistencia por sistema 9075493180AEF4DA5 38ABC1C90EA2A28A 4D9859DE9C96E5D0 D63BFF4DA771BD73 4EE70EF22C033B255 EE683DDBA0FD687F 71FA9121C5EBC1BC 858517FB508E1E	Asistencia por sistema 9075493180AEF4DA53 8ABC1C90EA2A28A4D 9859DE9C96E5D0D63 BFF4DA771BD734EE7 0EF22C033B255EE683 DDBA0FD687F71FA91 21C5EBC1BC858517F B508E1E
 Ángel Miguel Rodríguez Torres	Asistencia por sistema 0F3DDD6CF0C20FFE 1157A8F1729BE75C2 4E3D5CE094F5519B1 C6F9D2CEBBC16461 CFA556C3620ABFD1 CCE20FB9E14D71F9 A9A3256737D03AE75 B58167B386D70	Asistencia por sistema 0F3DDD6CF0C20FFE1 157A8F1729BE75C24E 3D5CE094F5519B1C6F 9D2CEBBC16461CFA5 56C3620ABFD1CCE20 FB9E14D71F9A9A3256 737D03AE75B58167B3 86D70

NÚMERO DE SESION	5
DIPUTADOS	Secretaría

	Asistencia Inicial	Asistencia Final
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas	Asistencia por sistema 849845EE9F2306BB7 293343208A33FC2A0 A37B2F475E6E310CB A91A2644800694443 ED16B6EDCAF284BE 18FD4A585ADFED2D 8B5AE52956371D14F B75BC1D88D8	Asistencia por sistema 849845EE9F2306BB72 93343208A33FC2A0A3 7B2F475E6E310CBA91 A2644800694443ED16 B6EDCAF284BE18FD4 A585ADFED2D8B5AE5 2956371D14FB75BC1D 88D8
 Beatriz Rojas Martínez	Asistencia por sistema 4AB3EF84741B19906 4746295F24FD3179D 479441B1F830BD696 AD644C7CB8449BC3 4AAA84E3A7B5F68D 351EF64CD8F31487B 25B779A62D8155DB5 0226F4B2633	Asistencia por sistema 4AB3EF84741B199064 746295F24FD3179D47 9441B1F830BD696AD6 44C7CB8449BC34AAA 84E3A7B5F68D351EF6 4CD8F31487B25B779A 62D8155DB50226F4B2 633
 Catalina Diaz Vilchis	Asistencia por sistema 2249E77570C528E5E 772C44F8C2E34DA40 A4C88C449B498118C 0C568CC985F9D30F1 7FB15BED3CA13565 B5E4AF2A4D706D2B 48174C600C423A4A5 257484A785A	Asistencia por sistema 2249E77570C528E5E7 72C44F8C2E34DA40A4 C88C449B498118C0C5 68CC985F9D30F17FB1 5BED3CA13565B5E4A F2A4D706D2B48174C6 00C423A4A5257484A7 85A
 Flor Ivone Morales Miranda	Asistencia por sistema CEDCDC16D3F73259 6C28CF07C6328DF9 D100CB6FD64ED09E 5534D40846FFFD64E 8E1BE82E13C3432C0 DCDFD3508A91E789 FC9616A65F6E840CE 3592CEBB27871	Asistencia por sistema CEDCDC16D3F732596 C28CF07C6328DF9D1 00CB6FD64ED09E5534 D40846FFFD64E8E1B E82E13C3432C0DCDF D3508A91E789FC9616 A65F6E840CE3592CE BB27871
 Graciela Sánchez Ortiz	Asistencia por sistema D847BE599A7CD6F8 EF3AF143180E597C3 75428F47FBE684034 780672A3FD9D75669 56426FF5601AC580D 6C8260CDC37DCB06 55DCBEDDCF47FE61 9547EB7E3128	Asistencia por sistema D847BE599A7CD6F8E F3AF143180E597C375 428F47FBE6840347806 72A3FD9D7566956426 FF5601AC580D6C8260 CDC37DCB0655DCBE DDCF47FE619547EB7 E3128
 Jaqueline Hinojosa Madrigal	Asistencia por sistema 824235EA6774F78711 473932AFE61DFFDF3 97C9CEE64BB808CA 9FDB3CA33A3B4AA0 15601991A1D08053B 868C5C9CEB8CE8A3 2BBD3FB7E0466223C CDA7F012D13	Asistencia por sistema 824235EA6774F787114 73932AFE61DFFDF397 C9CEE64BB808CA9FD B3CA33A3B4AA015601 991A1D08053B868C5C 9CEB8CE8A32BBD3FB 7E0466223CCDA7F012 D13

Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad

Legislatura LXV

Periodo Ordinario

Número:5

jueves, 10 de marzo de 2022

NÚMERO DE SESION	5	
DIPUTADOS	Integrante	
	Asistencia Inicial	Asistencia Final
 Javier Huerta Jurado	Asistencia por sistema EFE88AE8431AEE378 CDE78603B610D94D 30FCF54950149C662 C63BB1960EC6EF7E 38C785B8E18150B39 4DEDDC344B7555A2 1902469DF9F6997740 1FC081650CD	Asistencia por sistema EFE88AE8431AEE378 CDE78603B610D94D30 FCF54950149C662C63 BB1960EC6EF7E38C7 85B8E18150B394DED DC344B7555A2190246 9DF9F69977401FC081 650CD
 Javier Huerta Jurado	Asistencia de viva voz BA8D67E049EE05B2 B099AEEB1B7F4782F 9B4D5074AC4AD7F3 A3A2EAB61515F9EB4 B6624235C52F3AE88 E873A30EE1B34E363 910EA2A06B832C108 D952CFABB76	Asistencia de viva voz BA8D67E049EE05B2B 099AEEB1B7F4782F9B 4D5074AC4AD7F3A3A 2EAB61515F9EB4B662 4235C52F3AE88E873A 30EE1B34E363910EA2 A06B832C108D952CFA BB76
 Joanna Alejandra Felipe Torres	Asistencia por sistema 67CBA2B9FC22B59F 3A90E38751A130FF6 8247894A3190B1F6B EDCC28E8123F42506 20779AFD86D1B3992 FA63A33A2BCA0E7F C6E06516A4A44D169 850FA1A21ED	Asistencia por sistema 67CBA2B9FC22B59F3 A90E38751A130FF682 47894A3190B1F6BEDC C28E8123F4250620779 AFD86D1B3992FA63A3 3A2BCA0E7FC6E0651 6A4A44D169850FA1A2 1ED
 María Guadalupe Román Ávila	Asistencia por sistema E00866167CB16425C D7C8CA957A84B3CD 0C49081D6D25E5CB 38342351F385CF15A 65D85F9EBBB25A55F B61EA6321411D6B47 2E2B423522D4E752B C588E7FB17D	Asistencia por sistema E00866167CB16425CD 7C8CA957A84B3CD0C 49081D6D25E5CB3834 2351F385CF15A65D85 F9EBBB25A55FB61EA 6321411D6B472E2B42 3522D4E752BC588E7F B17D
 María Guadalupe Román Ávila	Asistencia de viva voz 323ACD0D58669D489 1D099A10163A496B1 A1D8A582177851237 FFF39EBAFD669ED9 FDB228A074118987F BCCFD4420EAF8ABC D4997A591CD94FD9 F1FBF0BE0294	Asistencia de viva voz 323ACD0D58669D4891 D099A10163A496B1A1 D8A582177851237FFF 39EBAFD669ED9FDB2 28A074118987FBCCFD 4420EAF8ABCD4997A 591CD94FD9F1FBF0B E0294
 Mario Miguel Carrillo Cubillas	Asistencia por sistema 8EC1E9BE4C8614545 B60B85220280F8B97 EB9510E7E5983887D D721029362D22148F 3635875A2A0487EC5 CB29B0641490A638C DA74D4B9F1011609C 3EB0883B4	Asistencia por sistema 8EC1E9BE4C8614545B 60B85220280F8B97EB 9510E7E5983887DD72 1029362D22148F36358 75A2A0487EC5CB29B0 641490A638CDA74D4B 9F1011609C3EB0883B 4

Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad

Legislatura LXV

Periodo Ordinario

Número:5

jueves, 10 de marzo de 2022

NÚMERO DE SESION	5	
DIPUTADOS	Secretaría	
	Asistencia Inicial	Asistencia Final
 Ricardo Aguilar Castillo	Asistencia por sistema 7050D69040C7AB951 F90D3A5F26A335373 0DC19063473C9EBA4 BF091E12D9E7D0FF E8D87B6E1FB683FB DAE167CE48AC1112 59D21C0422FBF76BB 8C64CA478231	Asistencia por sistema 7050D69040C7AB951F 90D3A5F26A3353730D C19063473C9EBA4BF0 91E12D9E7D0FFE8D8 7B6E1FB683FBD4E16 7CE48AC111259D21C0 422FBF76BB8C64CA47 8231
 Rocio Esmeralda Reza Gallegos	Asistencia por sistema 23B33EBEBE98E0691 72F05A8CFE67EFA53 50395AB345384905E E8CEA84A5AF8D154 038DFB168A645ED91 16025D2B199435EA7 FB5EFC0A2484261C3 BF94E8C6C9	Asistencia por sistema 23B33EBEBE98E06917 2F05A8CFE67EFA5350 395AB345384905EE8C EA84A5AF8D154038DF B168A645ED9116025D 2B199435EA7FB5EFC0 A2484261C3BF94E8C6 C9
 Santy Montemayor Castillo	Asistencia por sistema 3A2159E7F63BC516D 84F9A033B7EE10E53 4E1AB0561A83E39D3 F9D0940981FA1ED25 0320BB2BC126F8E7F 1BCA917FA60F4200F 55A312610AD2221E8 7E6367E55	Asistencia por sistema 3A2159E7F63BC516D8 4F9A033B7EE10E534E 1AB0561A83E39D3F9D 0940981FA1ED250320 BB2BC126F8E7F1BCA 917FA60F4200F55A31 2610AD2221E87E6367 E55
 Xavier González Ziri6n	Asistencia por sistema 46A4DDA3E3FAC11A E4331F54AA1C705B4 8171DA26A6764BE26 FD3A3D6212DDBBE2 48BBE95D6D72A9BE 023AE2D91F72524B6 C32702DD1BB57E8F 7E82E4275242D	Asistencia por sistema 46A4DDA3E3FAC11AE 4331F54AA1C705B481 71DA26A6764BE26FD3 A3D6212DDBBE248BB E95D6D72A9BE023AE 2D91F72524B6C32702 DD1BB57E8F7E82E42 75242D
	Total	27