



DECRETO por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022

PROCESO LEGISLATIVO	
01	<p>1) 30-04-2019 Cámara de Senadores. INICIATIVA con proyecto de decreto que expide la Ley General de Seguridad Vial. Presentada por la Sen. Patricia Mercado Castro (MC). Se turnó a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda. Diario de los Debates, 30 de abril de 2019.</p>
	<p>2) 22-05-2019 Cámara de Senadores. INICIATIVA con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial. Presentada por el Sen. Primo Dothé Mata (MORENA). Se turnó a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda. Diario de los Debates, 22 de mayo de 2019.</p>
	<p>3) 11-03-2021 Cámara de Senadores. INICIATIVA con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Presentada por la Sen. Nancy de la Sierra Arámburo (PT). Se turnó a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda. Diario de los Debates, 11 de marzo de 2021.</p>
	<p>4) 16-06-2021 Comisión Permanente. INICIATIVA con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como 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. Presentada por la Sen. Xóchitl Gálvez Ruiz (PAN). Se turnó a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda, de la Cámara de Senadores Gaceta Parlamentaria, 16 de junio de 2021.</p>
02	<p>14-12-2021 Cámara de Senadores. DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Aprobado en lo general y en lo particular, de los artículos no reservados, por 104 votos en pro, 0 en contra y 2 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Diputados para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates 14 de diciembre de 2021. Discusión y votación 14 de diciembre de 2021.</p>
03	<p>01-02-2022 Cámara de Diputados. MINUTA con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Se turnó a la Comisión de Movilidad. Diario de los Debates, 1 de febrero de 2022.</p>
04	<p>24-03-2022 Cámara de Diputados. DICTAMEN de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Aprobado en lo general y en lo particular, de los artículos no reservados, por 457 votos en pro, 0 en contra y 1 abstención. Se devuelve al Senado de la República para los efectos de la fracción e) del artículo 72 constitucional. Gaceta Parlamentaria 24 de marzo de 2022. Discusión y votación 24 de marzo de 2022.</p>



PROCESO LEGISLATIVO	
05	30-03-2022 Cámara de Senadores. MINUTA con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Se turnó a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda. Diario de los Debates, 30 de marzo de 2022.
06	05-04-2022 Cámara de Senadores. DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Aprobado en lo general y en lo particular, de los artículos no reservados, por 103 votos en pro, 0 en contra y 0 abstención. Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates 5 de abril de 2022. Discusión y votación 5 de abril de 2022.
05	17-05-2022 Ejecutivo Federal. DECRETO por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes

2010 ABR 29 PM 12 34

La Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú en noviembre de 2009, a la que acudieron especialistas, organizaciones no gubernamentales, sector privado y responsables de los gobiernos en las materias de transporte, salud, educación, seguridad y cuestiones conexas de aplicación de las normas de tránsito; culminó en una declaración en la cual se invitaba a la Asamblea General de las Naciones Unidas a exhortar a sus integrantes a proclamar un Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Derivado de lo anterior el Secretario General de las Naciones Unidas, en su informe de 2009 presentado a la Asamblea General, alentaba a los Estados miembros a que apoyaran los esfuerzos para establecer dicho Decenio, que brindaría una oportunidad para realizar actividades coordinadas y a largo plazo en apoyo de la seguridad vial a nivel local, nacional y regional.

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, fortaleciendo las actividades en los planos nacional, regional y mundial en materia de seguridad vial; particularmente en los ámbitos de gestión de la seguridad vial, infraestructura vial, seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes.

A fin de contar con un marco de acción, se elabora un Plan Mundial para el citado Decenio, como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

El Plan Mundial pide a los Estados miembros que lleven 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 los usuarios de las vías de tránsito y la atención después de los accidentes; mismos que son desarrollados en la redacción de la ley que se somete a consideración. Si bien dicho Plan apoya el seguimiento periódico de los progresos hacia la consecución de las metas mundiales relacionadas con el Decenio, también señala que las metas nacionales relativas a cada esfera de actividades deberían ser fijadas por cada Estado miembro.

La implementación del Decenio respondió a los efectos negativos que provocan los accidentes de tránsito en el orden mundial y que son:

- 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.
- Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos.

Estos datos son el reflejo del aumento indiscriminado de vehículos automotores, sumado a ello está la falta de estrategias eficaces sobre seguridad vial y la planificación ordenada del uso de la vía pública. Derivado de lo anterior se estima que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el Producto Interno Bruto (PIB) respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$500 000 millones de pesos. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito permitiría redistribuir los ingresos de un Estado para actividades productivas que generen un desarrollo nacional.¹

Se han elaborado varios documentos que describen la magnitud de los traumatismos causados por los accidentes de tránsito, sus efectos sociales, sanitarios y económicos, los factores de riesgo específicos y las intervenciones eficaces. Esos documentos han servido para impulsar la adopción de varias resoluciones en las que se exhorta a la comunidad internacional a que incluya a la seguridad vial como un tema de política mundial, formulando recomendaciones específicas para la toma de decisiones.

Sin embargo, en el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013: Resumen de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se muestra que solo 28 países, que cubren 7% de la población mundial, tienen leyes integrales de seguridad vial en los cinco principales factores de riesgo: alcohol y conducción, exceso de velocidad, no usar cascos de motocicleta, no usar cinturones de seguridad ni sistemas de retención infantil.²

En el marco del lanzamiento del Decenio de Acción por la Seguridad Vial, en nuestro país, los secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes, firmaron el 12 de mayo de 2011, en presencia de representantes de instituciones públicas, privadas y sociales; la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, alineada a los 5 Pilares de Acción del Plan Mundial por la Seguridad Vial de la Organización de las Naciones Unidas.

¹ Organización de las Naciones Unidas (ONU). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2010; Disponible en línea: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

² Organización Mundial de la Salud (OMS). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Disponible en línea en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/, 2013.

Aunado a ello, en el mes de abril de 2011, por gestiones de la Secretaría de Salud, el Senado de la República aprobó un Punto de Acuerdo promulgando la década 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial en México.

Asimismo, en julio de 2011, la Conferencia Nacional de Gobernadores (CONAGO), por unanimidad en la sesión XLI de dicha Conferencia, aprobó su adhesión a la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020.

No debe pasar desapercibido el loable esfuerzo que ha realizado el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), para disminuir la grave problemática en materia de seguridad vial, que afecta a México.

El 20 de marzo de 1987, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se crea el CONAPRA, con el objetivo de constituir un órgano que proponga y desarrolle las acciones en materia de prevención de accidentes.

Asimismo, se inicia la instalación y funcionamiento de los Consejos Estatales para la prevención de accidentes (COEPRA).

Derivado de su gestión en materia de accidentes de tránsito, se crea el Programa de Acción Específico- Seguridad Vial, con la finalidad de establecer intervenciones integrales y multisectoriales para abatir las lesiones ocasionadas por accidentes viales.

También debe mencionarse el reconocimiento a que en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, se incluyó en su objetivo 1 del Apartado 1.1.4, de la Seguridad, “desarrollar una infraestructura de transporte y logística mundial que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social; y en su objetivo 3, “generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida”.

Sin embargo, estas acciones y objetivos se enfrentan día a día a la falta de una legislación que coordine a los diferentes sectores involucrados en la seguridad vial y a los tres órdenes de gobierno con sus respectivas competencias, para disminuir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.

II. Contexto nacional

En nuestro país existe de manera objetiva el riesgo permanente de perder la vida o ser víctima de lesiones por un accidente de tránsito, por tal motivo el Estado a través de los sectores involucrados, debe garantizar el derecho a la vida y a la salud de todos los mexicanos con la implementación de políticas públicas y reformas legales para lograr la satisfacción de una necesidad pública; por lo que el Poder Legislativo

tiene la obligación de fortalecer nuestro marco normativo para prevenir muertes y lesiones ocasionadas por esta causa.

Actualmente no contamos con una legislación vigente que resuelva la grave problemática que representan los accidentes de tránsito y por lo tanto carecemos de procedimientos estandarizados a nivel federal, estatal y municipal; que garanticen el tránsito seguro de las personas por la vía pública.

Lo anterior, se manifiesta en las cifras alarmantes que se han alcanzado en México por la falta de un ordenamiento general de seguridad vial:

- En el año 2012, se registraron 17 mil 102 muertes a consecuencia de lesiones ocasionadas por accidentes viales; esta cifra es 2.93% mayor que en 2011 y desgraciadamente su tendencia es **al alza**.
- Esta situación impacta particularmente a los infantes de nuestro país, en el mismo año, **los accidentes de tránsito fueron la primera causa de muerte en niños entre 5 y 9 años de edad**, con 352 casos y una tasa de 3.1. Esta tasa es mayor que las muertes por leucemia (2.6), malformaciones congénitas del corazón (0.9) e infecciones respiratorias agudas bajas (0.8).³
- Considerando los grupos de edad, en los niños (0 a 9 años) 6.19% de las lesiones accidentales corresponden a lesiones ocasionadas por accidentes viales, en adolescentes (10 a 19 años) 13.71% y en adultos (más de 20 años) 22.27%. **Estos porcentajes representan 60 mil 389 lesiones por accidentes viales en niños, 257 mil 967 en adolescentes y 906 mil 166 en adultos.**⁴
- **En los adolescentes (10 a 19 años de edad) son la segunda causa de muerte**, con 2 mil 662 fallecimientos en 2012 y una tasa de 9.0. Esta tasa es menor que los homicidios (11.9), pero es mayor que los suicidios (4.6) y leucemia (2.7).
- La tasa de mortalidad en adultos mayores de 70 años es la más alta (34.9).
- Las lesiones por accidentes viales toman relevancia entre los adultos jóvenes, ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad

³ Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>.

⁴ Ávila-Burgos L, Ventura-Alfaro C, Barroso-Quiab A, Aracena-Genao B, Cahuana-Hurtado L, Serván-Mori E, Franco-Marina F, Cervantes-Trejo A, Rivera-Peña G. Las lesiones por causa externa en México. Lecciones aprendidas y desafíos para el Sistema Nacional de Salud. Ciudad de México (MX): Instituto Nacional de Salud Pública; 2010. (Perspectivas en Salud Pública, Sistema de Salud.

comprendido entre los 20 y 29 años, con una tasa de 20.6, solo por debajo de los homicidios (38.6), pero por encima de enfermedades como VIH y el sida (4.7) y padecimientos renales (4.2)".⁵

- De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2014 se registraron más de 134 mil lesionados por accidentes de tránsito.⁶
- Se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas 1700 personas con lesiones graves ocasionadas por accidentes de tránsito y de estas más de 100 enfrentaran discapacidad por esta causa.
- Los traumatismos derivados por accidentes de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre jóvenes de 17 a 24 años.
- Aproximadamente el 50% de los accidentes ocurre por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares."⁷
- Una de las consecuencias de los accidentes 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 a la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México actualmente existen 1 millón 462 mil 900 personas con alguna discapacidad a consecuencia de un accidente en general, sumándose a este sector anualmente 40 mil personas.⁸
- Datos censales revelan que 14% de la población con alguna discapacidad recibe ingresos por su trabajo⁹, sólo 7% de las personas endicha condición reciben más de 5 salarios mínimos mensualmente y, aproximadamente, 44% ganan al mes menos de \$3,448.¹⁰

⁵ Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>

⁶ Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. INEGI. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales. Policía Federal. Varios años. Defunciones generales. INEGI/Salud. Varios años

⁷ Secretaría de Salud; Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad; Los Accidentes de tránsito y la discapacidad. México, 2016; <https://www.gob.mx/conadis/articulos/los-accidentes-de-transito-y-la-discapacidad?idiom=es>

⁸ Declaración de José Ángel Córdova Villalobos, ex Secretario de Salud Pública del sitio <http://expansion.mx/nacional/2011/05/27/los-accidentes-viales-en-mexico-dejan-40000-discapacitados-al-ano>

⁹ OISS, "Medidas para la promoción del empleo de personas con discapacidad en Iberoamérica", Madrid España obtenido del sitio http://www.oiss.org/microsite_medidas/files/assets/basic-html/page418.html

¹⁰ Información solicitada al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi);

- El Instituto Nacional de Estadística y Geografía, establece que las personas con discapacidad se desempeñan mayormente en actividades elementales y de apoyo y muy pocos de ellos como profesionistas.¹¹
- Se estima que los accidentes de tránsito le cuestan al país alrededor del 1.7% del PIB, equivalente a \$150 mil MDP, por pérdida de productividad, daños materiales, así como atención médica y hospitalaria. El Estado Mexicano al implementar un cuerpo normativo que emita las herramientas necesarias para tener una política enfocada a la prevención y la disminución de muertes, discapacidades y lesiones, podría redistribuir esta cantidad a otras necesidades nacionales.¹²

Este último punto, estaría en sintonía con lo estipulado en los ejes principales del Proyecto de Nación 2018-2024, en relación a que “los componentes del Proyecto de Nación deben descansar en una ejecución austera, responsable y honesta del gasto público, ...”

Por último, podemos mencionar algunos datos generados durante 2018 en relación al grave problema que representa la inseguridad vial y por lo tanto la necesidad de contar un marco normativo como el que se propone:¹³

- “De 2015 a noviembre de 2018, 44 mil 364 personas en México han muerto en accidentes de tránsito, mientras que 110 mil 427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.
- De acuerdo al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en accidentes de tránsito, mientras que 81 resultan heridas por la misma causa. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de los mismos (peatones, ciclistas, etc.).
- 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 accidentes con consecuencias fatales, la mayor prevalencia se presenta en Sinaloa donde la tasa de muertos en lo que va del año 2018 es de 16.5 víctimas por cada cien mil habitantes, seguido de Tabasco con una tasa de 15.6 muertos por cien mil habitantes; Colima con 14,2 casos;

¹¹ OISS, “Medidas para la promoción del empleo de personas con discapacidad en Iberoamérica”, Madrid España obtenido del sitio http://www.oiss.org/microsite_medidas/files/assets/basic-html/page418.html

¹² Secretaria de Salud; Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA); Tercer Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, Enero 2013; http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf

¹³ Animal Político; “Aumentan accidentes 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-accidentes-transito-muertos/>

Aguascalientes con una tasa de 12.7, San Luis Potosí con 12,1, Nuevo León con 11.9 casos y Sonora con 11.8”.

Las noticias de accidentes de tránsito diariamente son devastadoras y parece que no paran:

- El “28 de noviembre pasado, un conflicto vial entre un automovilista y un ciclista dejó como saldo cinco personas heridas.”¹⁴
- El “pasado 21 de noviembre el director de Movilidad de la Ciudad de Puebla, murió tras ser atropellado a bordo de su bicicleta por un camión del transporte público. Apenas un día antes, una joven de 20 años que viajaba en una bicicleta del sistema Ecobici, falleció en la Ciudad de México arrollada por un autobús de pasajeros.”¹⁵

Al tener conocimiento de las cifras que se acaban de citar, pareciera que los accidentes de tránsito, la pérdida de la vida o adquirir un tipo de discapacidad, es lo cotidiano, algo que debemos asumir por el simple hecho de nuestra convivencia, pero esto no debe ser así.

Diversos países han adoptado lo que se conoce como *Visión Cero*, que consiste en asumir que todo accidente de tránsito es prevenible, teniendo como principios: que nadie debe morir ni sufrir lesiones en las vías públicas; que las calles y los vehículos deben adaptarse en mayor medida a las condiciones del ser humano; que el resguardo de la integridad física de las personas que transitan en las vías públicas es responsabilidad de todos; y que es aceptable que ocurran este tipo de accidentes, pero no que resulten en lesiones serias.

Es devastador el impacto que ocurre en las familias cuando un miembro muere o resulta severamente lesionado a causa de un accidente de tránsito, cuando un alto porcentaje de las muertes, lesiones y discapacidades por esta causa son prevenibles.

La seguridad vial es multisectorial, por lo que su legislación involucra a diversos sectores como son seguridad pública, educación, salud y transporte, entre otros; requiriendo de acciones concretas y articuladas, así como de datos precisos y confiables que se conviertan en políticas públicas que puedan ser instrumentadas en el sector público, privado y sociedad civil organizada.

La existencia de un marco jurídico sistémico y su correcta aplicación, es decir involucrando a los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su competencia, así

¹⁴ Excelsior; “Conductor de camioneta intenta arrollar a ciclista; hay 5 heridos”; Jorge González; México”; 28/11/2018; obtenido en el sitio: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/conductor-de-camioneta-intenta-arrollar-a-ciclista-hay-5-heridos/1281401#imagen-4>

¹⁵ Animal Político; “Un camión arrolla al director de Movilidad de Puebla mientras iba en su bicicleta”; Redacción Animal Político; México; 21/11/2018; obtenido en el sitio: <https://www.animalpolitico.com/2018/11/muere-usuaria-ecobici-chapultepec/>

como a todos los sectores con injerencia en el tema, es una condición indispensable para tener sistemas viales seguros.

III. Trabajo hacia una Ley General de Seguridad Vial

Desde hace más de cuatro años, la sociedad civil y especialistas en materia de seguridad vial han trabajado una iniciativa de ley que tiene como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

Por tal motivo, y derivado de diversas reuniones que se realizaron con representantes de las organizaciones que han venido impulsando el tema, en el Senado de la República se acordó retomar este importante trabajo y, teniendo como base la iniciativa presentada por las organizaciones, construir una Ley que logre establecer las bases de coordinación entre la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México.

Asimismo, la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado de la República y la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad realizaron ocho Foros Regionales en la Ciudad de México, el Estado de México, Sonora, Yucatán, Nuevo León, Veracruz, San Luis Potosí y Jalisco con la participación de autoridades Estatales, Municipales, organizaciones de la sociedad civil, la academia, personas expertas, familiares de víctimas de accidentes de tránsito, con el fin no sólo de dar a conocer la propuesta, sino de trabajar de la mano con quienes viven día a día la problemática.

En este sentido, se recibieron comentarios y observaciones al texto, a fin de lograr un cuerpo normativo serio, sólido, consensado y principalmente viable de materializar, y que intenta plasmar todo aquello por lo que durante años se ha luchado.

Es por todo lo anteriormente expuesto, que se presenta esta iniciativa con proyecto de decreto, que consideramos de suma importancia para dotar a la sociedad de un instrumento jurídico que proteja la vida e integridad física de todas las personas: peatones, ciclistas y usuarios de otros modos de transporte no motorizado, motociclistas, usuarios del transporte público y automovilistas; evitando la muerte, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.

No podemos dejar de señalar que esta propuesta tiene todo el carácter ciudadano, no sólo porque tiene como base la propuesta de las organizaciones de la sociedad civil, sino porque, a través de los ejercicios de parlamento abierto que se realizaron en los Foros Regionales, se escuchó las inquietudes de las autoridades y las

personas, con lo cual se acercó el quehacer legislativo federal a las entidades federativas y a los municipios.

IV. Contenido de la Iniciativa

Las acciones específicas que rigen el contenido de la Ley tienen su fundamento en el Plan Mundial para el Decenio de la Acción para la Seguridad Vial que deriva de la resolución A/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas que proclamó el período 2011–2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

La Ley involucra y hace copartícipe a lo largo de la misma, en sus siete títulos, cuatro capítulos, tres secciones, sesenta y tres artículos y cuatro artículos transitorios; a los tres órdenes de gobierno y a la sociedad en su conjunto, ello debido a que el fin que se persigue es común a todos, y si bien los derechos y responsabilidades deben ser compartidas, estas difieren en peso, dependiendo de a quien se alude en la norma.

Dotar al país de un nuevo marco jurídico en esta materia, otorgará beneficios para todos los usuarios de las vías públicas, pero principalmente promoverá la visión que como Estado y como sociedad debemos tener ante los accidentes de tránsito y es que ninguna vida debe perderse por el simple hecho de trasladarnos. Todas 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 por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

Lo anterior, debido a que en la construcción de esta ley en el Título Primero, Capítulo Primero, denominado “Disposiciones Generales”; se establece que la Ley tiene por objeto 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, para prevenir y reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así como para la ordenación y regulación del sistema de seguridad vial en el territorio nacional.

Se establecen principios base para la seguridad vial, en donde destaca que todo accidente de tránsito es prevenible.

Algo fundamental es el establecimiento de una jerarquía de usuarios para la prioridad en el uso de la vía pública, que deberá ser respetada en las políticas, planes y programas en materia de seguridad vial que se establezcan en el país, y que obedece al nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía, siendo esta: personas con movilidad limitada y peatones; usuarios de transporte no motorizado; usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; motociclistas; prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular automotor.

Dentro de esta idea, se busca que el uso de la bicicleta sea un modo de transporte prioritario, debido a que su uso como modo de transporte urbano representa una solución a los problemas generados en gran medida por las externalidades negativas del uso excesivo del automóvil particular, así como de la prioridad que se le ha dado a la inversión principalmente en infraestructura para éste. Ejemplos de estos problemas son el congestionamiento vial, la contaminación y la inseguridad vial, mismos que impactan negativamente en el funcionamiento de toda la ciudad, así como en la salud, economía y calidad de vida de los ciudadanos.

Por estas razones, es recomendable que las ciudades mexicanas busquen estrategias para incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte. Los peatones y ciclistas encabezan la jerarquía de la movilidad, que ordena los modos de transporte de acuerdo a su vulnerabilidad y las externalidades positivas y negativas que crean. Entre las externalidades negativas se incluyen los riesgos que determinado modo representa para los demás usuarios de la vía.

En otro orden de ideas se crea un glosario de términos, que aclaran conceptos utilizados a lo largo de la Ley, a fin de evitar la confusión o tergiversación de la norma.

En el Título Segundo, denominado “Gestión de La Seguridad Vial”, Capítulo I, denominado “Del Consejo Nacional de Seguridad Vial”; se busca alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar su aplicación y eficacia.

Por tal motivo, se crea el Consejo Nacional de Seguridad Vial, el cual tiene por objeto la implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, criterios, instrumentos, políticas, servicios y normas; que se establecen con el objetivo de garantizar el desplazamiento seguro de los individuos en las vías públicas, y que priorizarán en su contenido la consecución de las siguientes acciones específicas: Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial; Modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura; Uso de vehículos más seguros; Incidir en el comportamiento de los usuarios de las vialidades a efecto de disminuir los factores de riesgo; y mejorar los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.

Se establece quienes serán los integrantes del Consejo, los cuales serán: la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, quien lo presidirá; la Secretaría de Gobernación; la Secretaría de Salud; la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; la Secretaría de Economía; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; la Secretaría de Educación Pública; la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana; los Gobiernos de las Entidades Federativas; un representante de cada

una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocidas; un representante del Cabildo de la Ciudad de México; y un representante de las organizaciones de la sociedad civil.

Asimismo, se establece que las Secretarías de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, y de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, conformarán el Secretariado Técnico del Consejo, que, entre otras cosas, dará seguimiento a los acuerdos emanados del referido Consejo.

En el Capítulo II denominado “De la distribución de competencias en materia de Seguridad Vial” se establece que la Federación (a través de las Secretarías de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de Gobernación, de Salud, de Hacienda y Crédito Público, de Economía, de Comunicaciones y Transportes, de Educación Pública, de Seguridad y Protección Ciudadana), las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, coadyuvarán para el cumplimiento de las acciones de esta Ley de conformidad con las competencias previstas en el presente ordenamiento y demás instrumentos legales aplicables.

Es decir que, sin invadir las esferas de competencia establecidas en nuestra Carta Magna, esta Ley General en materia de seguridad vial busca dotar al país de un marco jurídico que distribuya con apego a la ley atribuciones entre los tres órdenes de gobierno, determinando la forma y los términos de la participación cada uno de ellos.

En el Capítulo III, denominado “Del Secretariado Técnico del Consejo” se mandata que esta realizara el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la seguridad vial y la gestión del tránsito de todos los usuarios de la vía pública, así como la elaboración de lineamientos necesarios para las funciones del Consejo.

Respecto a la inversión pública en materia de seguridad vial, por parte de la Federación, las entidades federativas, municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se dispone que podrán recurrir a inversión pública y privada; financiamiento a través de la banca multilateral; aportaciones y fondeo de terceros de carácter nacional e internacional; aprovechamientos por la provisión de servicios públicos; y, demás recursos financieros que la normativa aplicable prevea.

Sobre la “Planeación de la Seguridad Vial”, se establece que la Federación, Entidades Federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas, planes y programas de seguridad vial, a fin de prevenir y reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.

En el Título Tercero denominado "Infraestructura Vial" se busca aumentar la seguridad y la calidad de las vías públicas en beneficio de todos los usuarios de las vías, especialmente los más vulnerables; lo anterior mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura vial y el mejoramiento de planificación, diseño, construcción y el funcionamiento de las vías, teniendo en cuenta la seguridad vial.

Asimismo, que, en materia de prevención de accidentes de tránsito, los distintos órdenes de gobierno, en el marco de sus atribuciones, deberán establecer políticas, planes y programas que, reconociendo la posibilidad del error humano, se encaminen a evitar muertes, lesiones y discapacidades, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

También se establece que el Gobierno Federal, emitirá las disposiciones administrativas necesarias sobre diseño vial seguro y dispositivos de control del tránsito, con el objeto de establecer estándares nacionales que puedan retomar las Entidades Federativas e incorporarlas en sus políticas de seguridad vial.

Se establece que en el diseño de infraestructura vial segura deberán la Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México considerar criterios como: Planeación bajo el enfoque de calles completas, accesibilidad universal, perspectiva de género, intersecciones seguras, pacificación del tránsito y bajas velocidades.

Se estipula que los tres órdenes de gobierno tienen que llevar a cabo auditorías de seguridad vial, en las etapas de planeación, proyecto, construcción y operación de las vías públicas, conforme a las disposiciones administrativas que al efecto se admitan, con el fin de determinar segmentos de la vía pública que presenten riesgos para la seguridad.

Se establece que todos los proyectos de infraestructura vial y la que esté en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo a la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial.

En el Título Cuarto, denominado "Uso de vehículos más seguros" se busca alentar el despliegue de mejores tecnologías de seguridad en los vehículos, combinando la armonización de las normas internacionales pertinentes y los sistemas de información a los consumidores.

En este título se establece, que los vehículos que se comercialicen por primera vez dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, ya sean fabricados en el país o importados, deben cumplir con las regulaciones de seguridad que para tal efecto sean emitidas por la autoridad competente.

Se señala, que las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán consultar y cumplir las normas nacionales, normas o regulaciones internacionales vigentes o las que las sustituyan o actualicen, conforme a los dispositivos y pruebas de seguridad que establezca la autoridad competente; así como incorporar en dichos vehículos, los dispositivos de seguridad de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas aplicables y las especificaciones, que serán establecidos por la autoridad correspondiente, y realizar a través de evaluaciones de desempeño, las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento de las especificaciones aplicables.

En relación al Título Quinto "Usuarios de la Vía" lo que se busca es elaborar las disposiciones administrativas necesarias para lograr la homologación de las normas que rigen el comportamiento de los usuarios de las vías públicas, con la finalidad de aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco en motociclistas; reducir la conducción bajo los efectos del alcohol; establecer límites de velocidad y otros factores de riesgo.

En este Título se establece que las autoridades de los tres órdenes de gobierno se coordinarán entre sí a efecto de que las licencias expedidas a favor de los conductores se registren en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir, empleando para ello las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información y comunicación, que permitan conocer el historial de los usuarios en todo momento y lugar.

Se establece que La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México atenderán los lineamientos emitidos por el Consejo Nacional que permitan la uniformidad en relación a los tipos de licencias y los requisitos emitidos por la autoridad competente para la obtención o renovación de las mismas; se apegarán a los lineamientos para la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores; y atenderán los lineamientos que emita la Secretaría de Salud para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico e institución que practique los exámenes mencionados en párrafo precedente.

Se establece que las autoridades en el ámbito de su competencia llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire espirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaría de Salud.

Se establece que todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier accidente de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación; será responsabilidad del propietario del vehículo.

Se establece también que las Entidades Federativas deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones generales mínimas, las cuales son: Que los conductores deben contar con licencia vigente, o, en su caso permiso; la preferencia del paso de peatones en el cruce de vías públicas; velocidades máximas; utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados; el uso de tecnologías como medio auxiliar para la captación de infracciones; cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar 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 y expedida por la autoridad competente; todos los vehículos motorizados deberán contar con estándares de seguridad vial internacionales; el casco debe ser obligatorio para conductor y pasajeros de motocicletas, la prohibición de distractores al conducir; y, la prohibición de conducir vehículos por la vía pública con los niveles de alcohol en la sangre que determine la autoridad competente.

En el Título Sexto "Atención Médica Prehospitalaria" se busca aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado.

Las lesiones provocadas por los accidentes de tránsito deben tener una adecuada atención desde el primer momento, la cual es conocida como atención prehospitalaria.

La falta de instrumentos y organización provocan limitaciones para desarrollar dicho cuidado, lo cual provoca una deficiente coordinación de la prestación del servicio de ambulancias, falta de vinculación entre unidades móviles de atención prehospitalaria y unidades de atención médica, falta de un programa de regulación para la acreditación, certificación y profesionalización del personal de ambulancias, carencia de una preparación adecuada de todo el personal de asistencia e improvisación y habilitación de recursos humanos y materiales.

En este Título se establece que es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, implementar un sistema de atención médica prehospitalaria, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia, de acuerdo con la Norma Oficial Mexicana aplicable; así como también coordinarse a efecto de homologar las sanciones aplicables al personal responsable de atención médica prehospitalaria, que de manera injustificada tarde más del tiempo establecido en los protocolos aplicables para arribar al sitio del siniestro después de haber recibido el aviso del centro que administre el número telefónico único de emergencias.

Por último en el Título Séptimo, denominado "Infracciones y Sanciones" se establece

que la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones prevista en la Ley, recae en las dependencias y entidades de la administración pública encargadas de la seguridad vial de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su respectiva competencia, y que son responsables, a través de las unidades administrativas o áreas con facultad para realizar las funciones de inspección, verificación y control de tránsito y vialidad, de imponer las sanciones administrativas conforme a la normativa federal o local vigente, según corresponda.

Por todo lo anteriormente expuesto, se somete a su consideración, la presente iniciativa con proyecto de:

DECRETO

Que expide la Ley General de Seguridad Vial.

ÚNICO. - Se expide la Ley General de Seguridad Vial, para quedar como sigue:

LEY GENERAL DE SEGURIDAD VIAL

TITULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Esta Ley es de orden público, e interés y observancia general en toda la República y tiene por objeto 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, para prevenir y reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito en los Estados Unidos Mexicanos, así como para la ordenación y regulación del sistema de seguridad vial en el territorio nacional.

Artículo 2.- La presente Ley es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de educación, salud, seguridad pública, comunicaciones y transportes y ordenación de los asentamientos humanos, exclusivamente en lo referente a la seguridad vial.

Artículo 3.- Todas 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 por las vías públicas del país, bajo un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

Artículo 4.- La seguridad vial deberá tener como base los siguientes principios:

- I. Todo accidente de tránsito es prevenible;
- II. El resguardo de la integridad física del usuario es responsabilidad compartida entre los proveedores de las vías, de conformidad con las leyes aplicables; los operadores

de los distintos modos de transporte y el propio usuario;

III. La seguridad vial debe ser continua, entendido esto como el desarrollo que responde a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones;

IV. La generación de sistemas viales seguros requiere acciones de concertación entre los sectores público, privado y social; a través de mecanismos transparentes de participación;

V. El diseño vial de espacios seguros implica mejorar intersecciones, así como calles completas y la pacificación del tránsito, bajo criterios de accesibilidad universal; y

VI. Las políticas públicas en materia de seguridad vial priorizarán a los usuarios más vulnerables de la vía, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública.

Artículo 5.- La prioridad en el uso de la vía pública, tanto en las políticas públicas, planes y programas en materia de seguridad vial, estará determinada por el nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía:

- I. Personas con movilidad limitada y peatones;
- II. Usuarios de transporte no motorizado;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Motociclistas;
- V. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- VI. Prestadores del servicio de transporte de carga, y
- VII. Usuarios de transporte particular automotor.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno promoverán en sus estrategias, planes y programas el uso de la bicicleta y del transporte público como modos de transporte prioritarios.

Artículo 6.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

Accidente de tránsito: Son todos aquellos siniestros, hechos o eventos que, producidos por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causan la muerte, lesiones, alguna discapacidad o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse.

Auditoría de seguridad vial: Procedimiento sistemático útil para la prevención de accidentes de tránsito y la reducción de la gravedad de los mismos, mediante el cual se comprueban las condiciones de seguridad en el proyecto de una nueva vía pública o de una vía pública existente o de cualquier proyecto u obra que pueda afectar tanto a la vía misma como a los usuarios, con el propósito de garantizar que las vías públicas, desde su primera fase de planeación, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios, verificando que se mantienen dichos juicios durante las fases

de proyecto, construcción, conservación y puesta en servicio de la vía, y que debe realizar un auditor o grupo de auditores independientes calificados.

Atención médica pre-hospitalaria: es la otorgada al paciente cuya condición clínica se 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; comprende desde los primeros auxilios que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias.

Consejo: al Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Especificaciones técnicas: parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías públicas como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad e integridad del usuario y la disminución del riesgo.

Evaluaciones de desempeño: las pruebas a las que se someten los vehículos nuevos, en relación con las Normas Oficiales Mexicanas y nacionales, las normas o regulaciones internacionales vigentes, así como las que las sustituyan o actualicen.

Examen de valoración psicofísica integral: es el conjunto de estudios clínicos y de gabinete, que se practican a los aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir, con la finalidad de dictaminar si están en aptitud, desde el punto de vista médico y psicológico, de realizar las funciones inherentes a los privilegios que otorga la licencia .

Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un accidente de tránsito.

Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuentan las vías públicas, que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten el mejor funcionamiento e imagen urbana.

Multimodalidad: Los planes y políticas públicas en materia de movilidad de las personas y del transporte de bienes y mercancías deberán instalar y brindar servicios y modalidades integrales de transporte de pasajeros, que atiendan a las necesidades de disponibilidad, cobertura, rapidez, interconectividad, densidad y accesibilidad, que reduzcan el uso excesivo, dependiente y contaminante de los vehículos automotores que usen combustibles fósiles y a favor de tecnologías limpias y sustentables.

Seguridad vial: Condiciones cuyo objetivo es prevenir y evitar los accidentes de tránsito a través de generar las políticas públicas que protejan la vida e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas e infraestructura.

Sistema Vial: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e

interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes.

Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema vial.

Vía Pública: Carretera de cualquier tipo, con o sin accesos controlados, o calle de cualquier tipo, cuya función es facilitar el desplazamiento de todos los usuarios.

TÍTULO SEGUNDO GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 7.- La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; se coordinarán para la integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Seguridad Vial, el cual tiene por objeto la implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas; que se establecen con el objetivo de garantizar el desplazamiento seguro de los individuos en las vías públicas.

Los integrantes que conforman el Consejo estarán obligados, en el ámbito de su competencia, a generar, difundir y compartir datos de calidad que avalen la asignación de los recursos presupuestales necesarios para generar política pública enfocada al cumplimiento de su objetivo.

Dicho Consejo deberá reunirse al menos tres veces al año, y de manera extraordinaria cuando se estime pertinente.

Artículo 8.- Las funciones de planeación, programación, gestión, control, evaluación e investigación del Consejo se ceñirán a las directrices del Plan Nacional de Desarrollo y al Programa Nacional de Seguridad Vial, priorizando la consecución de las siguientes acciones específicas:

- I. Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial;
- II. Modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura y accesible;
- III. Uso de vehículos más seguros;
- IV. Incidir en el comportamiento de los usuarios de las vías públicas a efecto de disminuir los factores de riesgo; y
- V. Mejorar los servicios de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.

Artículo 9.- El Consejo estará integrado por las personas titulares de:

- I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, quien lo presidirá;
- II. La Secretaría de Gobernación;
- III. La Secretaría de Salud;
- IV. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- V. La Secretaría de Economía;
- VI. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- VII. La Secretaría de Educación Pública;
- VIII. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
- IX. Los Gobiernos de las Entidades Federativas;
- X. Un representante de cada una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocidas;
- XI. Un representante del Cabildo de la Ciudad de México; y,
- XII. Un representante de las Organizaciones de la Sociedad Civil.

La representación de cada dependencia recaerá directamente sobre su titular, quien podrá designar un suplente que deberá tener nivel inmediato inferior, manteniendo voz y voto. En las reuniones el suplente contará con las mismas facultades que los propietarios.

En el caso de los Gobiernos de las Entidades Federativas, los Titulares de los Poderes Ejecutivos locales serán representados por quien presida la respectiva dependencia en la materia.

En las reuniones del Consejo se podrá invitar a representantes de los sectores público, social y privado, con voz, pero sin voto, cuando se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia u objeto.

Artículo 10.- El Secretariado Técnico del Consejo elaborará el proyecto de reglamento para el funcionamiento del Consejo y lo presentará a sus integrantes para su consideración y aprobación en su caso.

En dicho reglamento se promoverá la participación, en el Consejo, de los sectores público, social y privado, en los términos que el mismo establezca.

CAPÍTULO II DE LA DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 11.- La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, coadyuvarán en el cumplimiento de los objetivos de esta Ley, de conformidad con las atribuciones previstas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el presente ordenamiento y demás instrumentos legales aplicables.

SECCIÓN PRIMERA DE LA FEDERACIÓN

Artículo 12.- Corresponde a la Federación:

- I. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- II. Promover la firma de tratados internacionales de carácter bilateral y multilateral en materia de seguridad vial, y asesorar a las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la implementación de los mismos;
- III. Promover en la población el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial, a través de diversas actividades de difusión;
- IV. Proponer que las acciones y obras en la materia 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;
- V. Elaborar y ejecutar planes y programas de seguridad vial en coordinación con las autoridades competentes;
- VI. Promover la adhesión de acuerdos con organismos internacionales dedicados al desarrollo de regulaciones sobre seguridad para vehículos;
- VII. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares, con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;
- VIII. Proporcionar la información en la materia por parte de las autoridades competentes al Secretariado Técnico del Consejo; y
- IX. Las demás previstas en la presente Ley.

Artículo 13.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, las siguientes atribuciones:

- I. Establecer y supervisar todos los instrumentos y acciones encaminadas al mejoramiento del Consejo;
- II. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la atención de la seguridad vial, así como su seguimiento respectivo;
- III. Brindar asesoría técnica y financiera 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 Tercero de la presente Ley;
- IV. Asesorar y evaluar, en materia de seguridad vial, la expansión y planificación de infraestructura y sistemas viales en las vías públicas de su competencia;
- V. Practicar y promover auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de accidentes de tránsito en las vías públicas de su competencia;

- VI. Emitir los lineamientos técnicos de auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría de este tipo a los diferentes proyectos viales que se encuentren en fases de planificación, desarrollo o construcción, así como a las vías de su competencia que estén en operación;
- VII. Coordinarse con los gobiernos de las entidades federativas y municipios, a fin de apegarse a los lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
- VIII. Participar en los Foros Mundiales para la armonización de las regulaciones de los asentamientos humanos en materia de seguridad vial; y,
- IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 14.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Gobernación, celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; y las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 15.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Salud, las siguientes atribuciones:

- I. Proporcionar al Consejo los datos que posea el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes y que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley.
- II. Elaboración e implementación de guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito;
- III. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito;
- IV. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a los usuarios de la vía pública en materia de accidentes de tránsito;
- V. Establecer los límites de alcohol en sangre y aire espirado que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría implementados por las diversas autoridades a que se refiere la presente Ley, con la finalidad de que sean homologados en todo el territorio nacional;
- VI. Dictar las normas oficiales de su competencia en materia de seguridad vial;
- VII. Emitir los lineamientos para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico y de las diversas instituciones que practiquen el examen de valoración psicofísica integral;
- VIII. Crear un registro del personal e instituciones que practiquen el examen de valoración psicofísica integral;
- IX. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 16.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:

- i. Proporcionar la información que requiera la autoridad competente para la realización de los operativos de alcoholimetría y el examen de valoración psicofísica integral;
- II. Implementar programas de capacitación en materia de seguridad vial a servidores públicos de los tres niveles de gobierno y, en su caso, a integrantes del sector privado y social;
- III. La realización de los operativos de alcoholimetría con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en el marco de su competencia;
- IV. Proporcionar la información que se le solicite contenida en el Registro Público Vehicular; y,
- V. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 17.- Corresponde a la federación, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:

- I. Elaborar los manuales de señalización vial y de dispositivos de seguridad, de conformidad con los estándares internacionales y que serán aplicables a todo el territorio nacional;
- II. Vigilar que la seguridad vial sea un aspecto prioritario en la construcción, mejoramiento y conservación de las vías generales de comunicación;
- III. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, que contengan los criterios, principios y especificaciones necesarias para dar cumplimiento al objeto de la presente Ley. Específicamente las relativas a las condiciones de seguridad que deben tener los vehículos nuevos, como pueden ser los dispositivos de seguridad de los sistemas de antibloqueo de frenado y recordatorio de uso del cinturón de seguridad; y de las pruebas de impacto frontal y lateral; o en su caso las condiciones físico – mecánicas para permitir el tránsito de los vehículos usados; así como las especificaciones técnicas que deben cumplir los sistemas de retención infantil;
- IV. Determinar y realizar las evaluaciones de desempeño que se deben cumplir e imponer las sanciones correspondientes por el incumplimiento de las mismas. Dichas evaluaciones también podrán realizarse a través de terceros, previa autorización de la Secretaría;
- V. Emitir llamados a servicio para remediar las fallas en sistemas o dispositivos de seguridad en los vehículos que contravengan lo establecido en normas oficiales mexicanas;
- VI. Participar en los Foros Mundiales para la armonización de las regulaciones de los vehículos;
- VII. Establecer la regulación y vigilancia de los periodos de conducción y de descanso de los conductores del transporte público de carga y pasajeros, en el ámbito de su competencia;
- VII. Verificar el estado de salud de los conductores en operación del transporte público de carga y pasajeros;
- VIII. Asesorar y evaluar en materia de seguridad vial la expansión y planificación de infraestructura y sistemas viales en las vías públicas de su competencia;
- IX. Practicar y promover auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de

sitios con elevada incidencia de accidentes de tránsito en las vías públicas de su competencia;

X. Emitir los lineamientos técnicos de auditorías de seguridad vial a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría de este tipo a los diferentes proyectos viales que se encuentren en fases de planificación, desarrollo o construcción, así como a las vías de su competencia que estén en operación;

XI. Recomendar los ajustes presupuestales y programáticos pertinentes para destinarlos a la construcción, mantenimiento o rehabilitación de las vías públicas de su competencia, que permitan prevenir, reducir o mitigar los accidentes de tránsito;

XII. Priorizar, en el diseño de la vía pública, a la diversidad de usuarios, por lo que este debe de respetar la jerarquía establecida en el artículo 5 de la presente Ley;

XIII. Promover la construcción de obras de infraestructura y equipamiento que fomenten la seguridad vial, de conformidad con lo establecido en el Título Tercero de la presente Ley;

XIV. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, que contengan los criterios, principios y especificaciones necesarias para dar cumplimiento al objeto de la presente Ley. Específicamente las relativas a la señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;

XV. Desarrollar la implementación y el funcionamiento de la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir, que incluya el registro de accidentabilidad, infracciones y sanciones aplicadas; y,

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

Artículo 18.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Economía, las siguientes atribuciones:

I. Promover que en el Programa Nacional de Normalización y en su Suplemento se incluyan los proyectos de normas oficiales mexicanas y de normas mexicanas que respaldan el cumplimiento de los objetivos de esta Ley;

II. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas en materia de su competencia y,

III. Participar en organismos internacionales de normalización a través suyo o de los organismos nacionales de normalización especializados en el tema de que se trate.

Artículo 19.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Educación Pública la incorporación de contenidos relacionados con la seguridad vial en los planes de estudio de los niveles de educación inicial, básica y media superior.

Artículo 20.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las siguientes atribuciones:

I. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas, para cumplir con el objetivo de la presente Ley;

II. Asesorar y apoyar a los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación de instrumentos de inversión para la seguridad vial;

- III. Recomendar los ajustes presupuestales y programáticos pertinentes para destinarlos a la construcción, mantenimiento o rehabilitación de las vías públicas, que permitan prevenir, reducir o mitigar los accidentes de tránsito; y,
- IV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

SECCIÓN SEGUNDA. DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS

Artículo 21.- Corresponde a las Entidades Federativas:

- I. Coordinarse con la Federación, otras entidades federativas, así como los Municipios y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México, para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en la presente Ley, en los planes o programas en materia de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- II. Coadyuvar en la adopción y consolidación del Consejo y su implementación en la respectiva entidad;
- III. Elaborar, instrumentar y articular sus políticas públicas en concordancia con la política nacional para disminuir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito;
- IV. Promover, en coordinación con las autoridades municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;
- V. Brindar asesoría técnica y financiera a las autoridades municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de seguridad vial;
- VI. Promover el fortalecimiento institucional de las autoridades locales en la planeación de la seguridad vial;
- VII. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la prevención y atención de accidentes de tránsito, así como su seguimiento respectivo;
- VIII. Establecer los criterios y procedimientos para diseñar e implementar los programas de seguridad vial, con un enfoque de prevención;
- IX. Establecer en la legislación local las disposiciones necesarias para la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos para garantizar sistemas viales seguros;
- X. Proporcionar la información relativa a la materia por parte de las autoridades competentes al Secretariado Técnico del Consejo;
- XI. Coordinarse con la Federación, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;
- XII. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;
- XIII. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen.
- XIV. Promover el fortalecimiento institucional en materia de planeación, regulación y administración de sistemas seguros de transporte público, urbano, metropolitano y suburbano;

XV. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;

XVI. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley; y

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

Y proporcionar la información necesaria para integrar la plataforma nacional de licencias

SECCIÓN TERCERA.

DE LOS MUNICIPIOS Y DEMARCACIONES TERRITORIALES DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 22.- Corresponde a los municipios y a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México:

I. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional y estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a disminuir las muertes, lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito.

II. Coadyuvar con la Federación y las Entidades Federativas en la implementación del Consejo;

III. 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 accidentes de tránsito;

IV. Coordinarse con la Entidad Federativa, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;

V. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;

VI. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;

VII. Cumplir con los Programas de Seguridad Vial, emitidos por las Entidades Federativas y adecuarlos a sus propios Planes de Seguridad Vial;

VIII. Coordinarse con otros municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en la presente Ley, en los planes o programas en materia, de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;

IX. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de seguridad vial, de los centros de población ubicados en su territorio;

X. Proporcionar la información en la materia, por parte de las autoridades competentes al Secretariado Técnico del Consejo; y

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

Artículo 23.- En el caso de las conurbaciones o zonas metropolitanas, las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada las acciones en materia de seguridad vial, con apego a lo dispuesto en esta Ley.

CAPÍTULO III DEL SECRETARIADO TÉCNICO DEL CONSEJO

Artículo 24.- Son integrantes del Secretariado Técnico del Consejo las Secretarías de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, quien lo presidirá, de Comunicaciones y Transportes, de Seguridad y Protección Ciudadana y de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.

El Secretariado Técnico del Consejo dará seguimiento a los acuerdos emanados del Consejo.

El Secretariado Técnico del Consejo formulará el Programa Nacional de Seguridad Vial, con políticas públicas, objetivos, metas, acciones e indicadores concretos, articulados, integrales, medibles y controlables; respetando en todo momento lo establecido en esta Ley, y a su vez considerando todas las medidas posibles que garanticen el desplazamiento seguro de todos los usuarios de las vías públicas, conforme a la jerarquía establecida en el artículo 5 de esta Ley.

Asimismo, el Secretariado Técnico del Consejo formulará y emitirá:

- I. Los lineamientos que establezcan los criterios para realizar el examen de valoración psicofísica integral para la obtención o revalidación de licencias de conducir, así como las medidas pertinentes de prevención contra los riesgos que ocasionan los accidentes de tránsito, con la finalidad de que sean homologados en todo el territorio nacional;
- II. Los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes, para la práctica del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que corresponda, para conducir un vehículo motorizado, dependiendo del tipo de licencia;
- III. Los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes para la expedición de las licencias de conducir, que deberán contener los requisitos de seguridad, el tipo, así como los datos que como mínimo debe de cumplir dicho documento; y,
- IV. Los lineamientos correspondientes que permitan la uniformidad con relación a la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores

Artículo 25.- Son atribuciones del El Secretariado Técnico del Consejo las siguientes:

- I. Coordinar y evaluar la implementación y operación del Consejo;

- II. Establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes y programas de seguridad vial;
- III. Planear y evaluar políticas públicas, planes y programas de seguridad vial;
- IV. Coordinarse con el Registro Público Vehicular para el intercambio mutuo de información, a fin de fortalecer la seguridad vial;
- V. Fomentar la realización de proyectos de investigación, desarrollo tecnológico e innovación que mejoren la seguridad vial y la administración de sistemas de información y datos para el seguimiento y evaluación del índice de siniestralidad vial;
- VI. Impulsar y coordinar investigaciones relevantes en materia de seguridad vial, a través de las instituciones públicas o privadas especializadas, con la finalidad de hacer públicos los resultados, a fin de hacer recomendaciones a las autoridades competentes para la implementación de nuevas regulaciones de seguridad en vehículos y vías públicas;
- VII. Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos e instituciones nacionales e internacionales, públicas y privadas, a efecto de realizar programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento, capacitación en materia de seguridad vial y profesionalización de auditores de seguridad vial;
- VIII. Suscribir convenios en materia de su competencia, así como formalizar otros instrumentos jurídicos vinculados con la seguridad vial;
- IX. Promover la elaboración de estudios sobre las causas de accidentes de tránsito;
- X. Analizar y difundir los resultados de los estudios e investigaciones realizadas por las dependencias que tengan atribuciones en la materia;
- XI. Promover y fomentar la integración de grupos de trabajo tendentes a la implementación de acciones en la materia;
- XII. Proponer la adopción de medidas de carácter general para prevenir accidentes de tránsito;
- XIII. Diseñar estrategias e instrumentos para la aplicación de las ciencias y tecnologías asociadas a la seguridad vial, en coordinación con dependencias de los tres órdenes de gobierno, así como con las universidades, instancias de la iniciativa privada y organizaciones de la sociedad civil interesadas;
- XIV. Emitir recomendaciones a las autoridades encargadas de la aplicación de la presente Ley, mediante las disposiciones jurídicas que se requieran para la aplicación de estándares técnicos y operativos para mejorar la seguridad vial;
- XV. Revisar el marco regulatorio relacionado con sus funciones y, en su caso, realizar las propuestas de modificación que estime pertinentes;
- XVI. Realizar las acciones que permitan reorientar el comportamiento de los usuarios de las vías públicas, incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes;
- XVII. Realizar investigaciones científicas y tecnológicas que mejoren la seguridad vial, que impacten particularmente en la infraestructura, los vehículos y los usuarios;
- XVIII. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos en materia de capacitación y educación vial a los usuarios de las vías públicas;

- XIX. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos para la incorporación de sistemas de seguridad en vehículos nuevos tanto privados, de transporte público de pasajeros y de carga;
- XX. Emitir en coordinación con las autoridades competentes los lineamientos en materia de educación vial en los planes de estudio de educación básica y media superior;
- XXI. Participar en el desarrollo y mejoramiento del Registro Público Vehicular;
- XXII. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas para la seguridad vial;
- XXIII. Impulsar la participación de los sectores público, social y privado en materia de seguridad vial;
- XXIV. Promover el intercambio de información con el sector privado, con el fin de nutrir una base homologada de datos de calidad que sean de utilidad para la prevención de accidentes;
- XXV. Establecer convenios de intercambio de información con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía;
- XXVI. Realizar el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la seguridad vial y la gestión del tránsito de todos los usuarios de la vía pública, con el fin de obtener, registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial y efectuar su análisis para determinar, cuantitativa y cualitativamente, de manera precisa y confiable el estado de la seguridad vial en el país, deducir los factores asociados a los accidentes de tránsito de manera continua y oportuna, la definición de indicadores, políticas públicas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad vial en el territorio nacional;
- XXVII. Publicar el reporte mensual de seguridad vial nacional, y el informe estadístico anual del estado de la seguridad vial ;
- XXVIII. Elaborar el Programa Nacional de Seguridad Vial;
- XXIX. Proponer al Consejo la Estrategia Nacional derivada de Plan Nacional de Seguridad Vial; y,
- XXX. Instrumentar, promover y coordinar la realización de campañas de comunicación que permitan sensibilizar e informar a la población sobre cada factor de riesgo en la materia contextualizadas a los diferentes grupos poblacionales y a las prioridades locales, así como sobre la jerarquía a que se hace referencia en el artículo 5 de la presente Ley, con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito que puedan tener como consecuencia la muerte, lesiones y discapacidades de las personas; y,
- XXXI. Las demás que se deriven de los ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables en la materia.

Artículo 26.- La inversión pública en materia de seguridad vial por parte de la Federación, las entidades federativas, municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, tomará en cuenta las acciones específicas del Consejo, a que se refiere el artículo 8 de la presente Ley, y podrá recurrir a inversión pública y privada; financiamiento a través de la banca multilateral; aportaciones y fondeo de terceros de carácter nacional e internacional; aprovechamientos por la provisión de servicios

públicos; y, demás recursos financieros que la normativa aplicable prevea.

Artículo 28.- La Federación deberá prever que en las reglas de operación del Fondo Metropolitano se establezca un porcentaje para proyectos de seguridad vial, en términos de los artículos 88, 89 y demás aplicables de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

CAPÍTULO IV PLANEACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 29.- La Federación, entidades federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas y programas de seguridad vial, a fin de reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.

El Consejo fijará los objetivos, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, los cuales deberán permitir la reevaluación y adaptación de los objetivos, estrategias y prioridades planteados.

El Secretariado Técnico del Consejo brindará apoyo y capacitación a las autoridades competentes en la elaboración de sus planes.

El Programa Nacional de Seguridad Vial será de carácter sectorial y su formulación y aprobación será de acuerdo con lo establecido en la Ley de Planeación.

Artículo 30.- Los Programas de Seguridad vial deberán contener, al menos, los siguientes elementos:

- I. Diagnóstico de la seguridad vial;
- II. Análisis de la demanda de seguridad vial;
- III. Pronóstico y modelación de escenarios;
- IV. Instrumentos regulatorios, económicos e institucionales;
- V. Objetivos a corto, mediano y largo plazo;
- VI. Estrategias para lograr los objetivos planteados;
- VII. Indicadores de evaluación, y
- VIII. Mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.

TÍTULO TERCERO INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 31.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios y criterios

establecidos en la presente Ley, priorizando obras que atiendan a la jerarquía establecida el artículo 5 del presente ordenamiento.

En materia de prevención de accidentes de tránsito, los distintos órdenes de gobierno, en el marco de sus atribuciones, deberán establecer políticas públicas, planes y programas que, reconociendo la posibilidad del error humano, se encaminen a evitar muertes, lesiones y discapacidades, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 32.- Además de lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, todos los proyectos de infraestructura vial deberán implementar la generación de espacios de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros y con perspectiva de género y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y vehículos no motorizados, debiendo considerar como parámetros para dicha infraestructura el establecimiento de vías peatonales, ciclistas, para otros vehículos no motorizados y el diseño de contenciones más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen en las salidas de camino, curvas e intersecciones los accidentes de tránsito.

Artículo 33.- La Federación, emitirá las disposiciones administrativas necesarias sobre diseño vial seguro y dispositivos para el control del tránsito, con el objeto de establecer estándares nacionales que puedan retomar las Entidades Federativas e incorporarlas en sus políticas públicas de seguridad vial.

Artículo 34.- La planeación de proyectos que garanticen viajes multimodales del transporte público, atenderá condiciones de seguridad, equidad y perspectiva de género y accesibilidad, promoviendo con ello el uso y mejora del transporte.

Artículo 35.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán considerar los siguientes criterios en el diseño de infraestructura vial segura:

- I. Planeación bajo el enfoque de calles completas: La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta la multiplicidad de los usuarios de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía consagrada en esta Ley;
- II. Accesibilidad universal: La infraestructura vial debe estar prevista para todas las personas, por lo que la continuidad de superficies, tiempos de cruce, secciones, señales, diseños geométricos y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todos, sin discriminación alguna.
- III. Intersecciones seguras: Las intersecciones deben estar diseñadas para garantizar la seguridad de los usuarios, especialmente los peatones; por lo que es necesario reducir velocidades en las mismas, establecer cruces a nivel y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores;
- IV. Pacificación del tránsito: Los diseños en infraestructura vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares. Los diseños, sentidos y operación vial

deben responder a este criterio general; y

V. Bajas velocidades: Los diseños geométricos, señales y elementos de la vía pública deberán asegurar que los vehículos automotores circulen a la velocidad que permita el diseño.

Artículo 36.- Los tres órdenes de gobierno deberán llevar a cabo auditorías de seguridad vial en las etapas de planeación, proyecto, construcción y operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar segmentos de la vía pública que presenten riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

I. Identificar los factores determinantes que ponen en riesgo la seguridad vial y realizar las acciones necesarias que permitan intervenir en la prevención;

II. Diseñar, desarrollar e incorporar una señalización vial uniforme y estandarizada en todo el país, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables; y

III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y los choques contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables.

Los tres órdenes de gobierno tienen la obligación de notificar a la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano o a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo con su competencia, los resultados de las auditorías de seguridad vial que realicen.

Artículo 37.- Es obligatorio para los tres niveles de gobierno la estandarización unificada de las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones administrativas aplicables, así como para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

Artículo 38.- Todos los proyectos de infraestructura vial y la que esté en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial.

TÍTULO CUARTO USO DE VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

Artículo 39.- Los vehículos que se comercialicen por primera vez dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, ya sean fabricados en el país o importados, deben cumplir con la normativa técnica que para tal efecto sea emitida por la autoridad competente y que cumpla con los principios de esta Ley, a fin de garantizar la seguridad de los consumidores.

La autoridad competente dictará directrices en materia de inspección técnica de vehículos nuevos, tomando en cuenta acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, así mismo dictará las disposiciones pertinentes para implementar en el país la investigación y prácticas internacionales y determinará cuales son los riesgos especialmente graves para la seguridad vial.

Artículo 40.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán consultar y cumplir las Normas Oficiales Mexicanas, las normas nacionales, normas o regulaciones internacionales vigentes o las que las sustituyan o actualicen, conforme a los dispositivos y pruebas de seguridad que establezca la autoridad competente y la presente ley.

Artículo 41.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán incorporar en dichos vehículos, los dispositivos de seguridad y sus especificaciones, que serán establecidos por la autoridad correspondiente.

Artículo 42.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán realizar a través de evaluaciones de desempeño ante la autoridad competente, las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento de las especificaciones aplicables.

Artículo 43.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán incorporar como mínimo los dispositivos de sistema de frenado, de dirección, de estabilidad, de suspensión, de tracción y de sujeción para sistemas de retención infantil; los cuales deberán responder en la medida de lo posible a los avances tecnológicos.

Artículo 44.- Los vehículos han de ser verificados de sus condiciones físico mecánicas periódicamente, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas que para tal efecto emita la autoridad competente, y con la periodicidad que se establezca en los reglamentos de tránsito de cada entidad federativa.

TÍTULO QUINTO USUARIOS DE LA VÍA

Artículo 45.- Para conducir vehículos motorizados dentro del territorio nacional, será necesario contar con una licencia para conducir, expedida por la autoridad competente y previo cumplimiento de los requisitos establecidos en las disposiciones legales aplicables.

Las Entidades Federativas deberán tomar en cuenta lo establecido en el presente ordenamiento para otorgar las licencias de conducir correspondientes.

Artículo 46.- Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, se coordinarán entre sí a efecto de que las licencias expedidas a favor de los conductores se registren en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir, empleando para ello las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información y comunicación, que permitan conocer el historial de los usuarios en todo momento y lugar.

Todas las autoridades responsables de emitir licencias de conducir tienen que informar y compartir su base de datos con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Artículo 47.- Las licencias de conducir deberán de tener, como mínimo, los siguientes datos: número único, nombre, fotografía, firma, huella digital, fecha de expedición y vencimiento, tipo o categoría, la autoridad que la emitió, Clave Única de Registro de Población y restricciones.

La autoridad emisora deberá mantener un registro accesible a través de tecnologías de la información y comunicación por medio de una base de datos que contenga, además de la información anterior, el resultado del examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, misma que deberá proporcionarse y estar disponible en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir

Artículo 48.- Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, responsables de emitir toda licencia de conducir, deberán hacer las adecuaciones necesarias en su normativa, a efecto de que en ningún caso la licencia de conducir tenga una vigencia mayor a cinco años.

Los usuarios y portadores de licencias para la conducción de vehículos de emergencia incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar, deberán renovar su licencia con una periodicidad no mayor a dos años y cumplir con los exámenes de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que establezcan las autoridades competentes y la Secretariado Técnico del Consejo.

Artículo 49.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México atenderán los lineamientos emitidos por la Secretariado Técnico del Consejo que permitan la uniformidad con relación a los tipos de licencias y los requisitos respectivos para la obtención o renovación de las mismas.

Artículo 50.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México harán las adecuaciones necesarias a su normativa, para que a través de la autoridad competente, todos los aspirantes que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia de conducir, acrediten el examen de valoración psicofísica integral y el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia.

Artículo 51.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se apegarán a los lineamientos para la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico-prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores, expedidos por la Secretaría de Secretariado Técnico del Consejo, para la acreditación del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Artículo 52.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, atenderán los lineamientos que emita la Secretaría de Salud para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico e institución que practique el examen de valoración psicofísica integral. La Secretaría de Salud deberá mantener al efecto un registro del personal y de las instituciones autorizadas.

Artículo 53.- Cuando un conductor resulte responsable por sentencia ejecutoriada de un accidente de tránsito en el que resulte el deceso de una persona o una lesión grave, o bien por haber cometido alguna infracción a los reglamentos de tránsito en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes, se le suspenderá la licencia hasta que se cumpla con la sentencia. La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los datos para el registro correspondiente en el historial del conductor contenido en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir.

Las autoridades correspondientes en los tres niveles de gobierno tendrán acceso a la base de datos de la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir.

Artículo 54.- Las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire espirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaría de Salud.

En el caso de que algún conductor dé positivo a una prueba de alcoholimetría durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un periodo de un año la licencia de conducir.

La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los datos de referencia para incluirlos en el historial del conductor contenido en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir.

Cuando un conductor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un accidente vial, en un vehículo de carga, transporte escolar, vehículos de emergencia o transporte de pasajeros será acreedor a la cancelación definitiva de su licencia.

Artículo 55.- Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, con vigencia no menor a un año, para responder por el pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier accidente de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación; será responsabilidad del propietario del vehículo.

El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia, y deberá renovarse anualmente. Las leyes estatales y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito establecerán las particularidades, procedimientos y mecanismos de sanción respecto al seguro obligatorio.

Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros deberán destinar un porcentaje de las primas, que será establecido por el Secretariado Técnico del Consejo, para cumplir con los objetivos de esta Ley de conformidad con las leyes que las regulan.

Artículo 56.- La Federación, las Entidades Federativas y los Municipios, deberán incluir en sus reglamentos de tránsito al menos con las siguientes disposiciones generales:

- I. Los conductores deben contar con licencia de conducir vigente, o, en su caso permiso;
- II. La preferencia del paso de peatones en el cruce de vías públicas;
- III. Velocidades máximas de acuerdo con los criterios establecidos en el Programa Nacional de Seguridad Vial;
- IV. Utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados;
- V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la captación de infracciones;
- VI. Cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar 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. Todos los vehículos motorizados deberán contar con estándares de seguridad vial internacionales;
- VIII. El casco debe ser obligatorio para conductor y pasajeros de motocicletas;
- IX. La prohibición de distractores al conducir; y
- X. La prohibición de conducir vehículos por la vía pública con los niveles de alcohol en la sangre que determine la autoridad competente y que se establece en la presente Ley.

Las Entidades Federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México implicadas, procurarán que en las conurbaciones o zonas metropolitanas se aplique un solo reglamento de tránsito o bien que exista uniformidad en los aplicables.

TÍTULO SEXTO ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA

Artículo 57.- Es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, implementar un sistema de atención médica prehospitalaria.

Artículo 58.- Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno homologarán las características de las unidades de atención médica prehospitalaria, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia, de acuerdo con la norma oficial mexicana aplicable.

Artículo 59.- Todas las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno establecerán las modificaciones normativas necesarias a efecto de sancionar al personal que opere, conduzca o coadyuve en la atención médica prehospitalaria bajo los efectos de sustancias psicotrópicas o estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto o todos aquellos fármacos cuyo uso esté prohibido en términos de la normativa de salud, o afecten su capacidad para desarrollar su labor o que haya ingerido bebidas alcohólicas. Las sanciones incluirán como mínimo la suspensión de quien conduzca o coadyuve en la atención médica prehospitalaria, en las condiciones mencionadas, así como las sanciones pecuniarias, de responsabilidad civil, administrativas y penales que determinen las disposiciones legales aplicables.

Artículo 60.- Las autoridades de los tres órdenes de gobierno tienen que coordinarse a efecto de homologar las sanciones aplicables al personal responsable de la atención médica prehospitalaria, que de manera injustificada tarde más del tiempo establecido en los protocolos aplicables para arribar al sitio del siniestro después de haber recibido el aviso del centro que administre el número telefónico único de emergencias.

Artículo 61.- El personal responsable de la atención médica prehospitalaria tiene que registrar e informar, de manera mensual, al Secretariado Técnico del Consejo, la fecha y hora de recepción de llamada de emergencia, fecha y hora de arribo al sitio del siniestro, cinemática del trauma, número de víctimas involucradas y características de las lesiones de acuerdo con los lineamientos que al respecto se emitan.

Artículo 62.- Las Unidades Médicas Hospitalarias receptoras registrarán e informarán de manera mensual al Secretariado Técnico del Consejo: la fecha, hora y condiciones del alta de acuerdo con los lineamientos que para tal efecto se emitan

En caso de defunción, se informará al Secretariado Técnico del Consejo los diagnósticos generados durante su estancia y las causas del deceso.

TÍTULO SÉPTIMO INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 63.- La vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones prevista en la presente Ley, recae en las dependencias y entidades de la administración pública encargadas de la seguridad vial de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su respectiva competencia.

Asimismo, son responsables, a través de las unidades administrativas o áreas con facultad para realizar las funciones de inspección, verificación y control de tránsito y vialidad, de imponer las sanciones administrativas conforme a la normativa federal o local vigente, según corresponda.

TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. - El Consejo Nacional a que se refiere esta Ley, se instalará dentro de los 180 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

TERCERO. - El Titular del Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deberá en un plazo de 545 días naturales a partir de su creación, realizar la integración total de la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir, a través de una base de datos nacional que incluirá el registro de accidentes de tránsito, infracciones, reincidencias y sanciones aplicadas.

CUARTO. - Todos aquellos ordenamientos de jerarquía inferior a la presente Ley que se contrapongan a ésta, tendrán que ser adecuados en concordancia con esta Ley en un plazo no mayor de 365 días naturales a partir de su entrada en vigor.

QUINTO. - Los Congresos locales deberán adecuar su legislación de acuerdo con lo establecido en el presente Decreto, y establecer que se crearán los respectivos Consejos de Seguridad Vial de las Entidades Federativas, encabezados por los respectivos Titulares de los Poderes Ejecutivos locales, e integrados por Titulares que de las dependencias que se estimen pertinentes; así como por tres Alcaldes o Presidentes Municipales de los municipios o demarcaciones territoriales; y, un representante de la academia, y de organizaciones de la sociedad civil.

Los representantes de la academia y de las organizaciones de la sociedad civil tendrán voz, sin voto.

Dichos Consejos de Seguridad Vial de las Entidades Federativas deberán contar con sus respectivos Secretariados Técnicos.

SEXTO. – El Congreso de la Unión deberá, en un plazo no mayor a 180 días naturales, adecuar la legislación en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico, y de protección al ambiente, a fin de que se prevea la homologación de la verificación vehicular a nivel nacional.

Asimismo, el Congreso de la Unión deberá, en un plazo no mayor a 180 días naturales, adecuar la legislación en materia de comunicaciones y transportes, a fin de que se garanticen la seguridad y certeza a largo plazo, respecto de la emisión de las Normas Oficiales Mexicanas que se emitan sobre el peso, dimensiones máximas, horarios y vías de comunicación en los que pueden circular los vehículos de autotransporte.

COMISIÓN DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD

Senadora Patricia Mercado Castro
Presidenta

Senador Primo Dothé Mata
Secretario

Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria
Secretario

Senadora Bertha Xóchitl Gálvez Ruiz
Integrante

Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís
Integrante

Senadora Eunice Renata Romo Molina
Integrante

Senadora Martha Guerrero Sánchez
Integrante

Senador José Alejandro Peña Villa
Integrante

INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE SEGURIDAD VIAL

**SENADOR MARTÍ BATRES GUADARRAMA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
SENADO DE LA REPÚBLICA
P R E S E N T E**

El que suscribe, senador Primo Dothé Mata, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena en la LXIV Legislatura del Senado de la República, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; Artículos 8 numeral 1 fracción I y 164 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A) Planteamiento del problema

En nuestro país, la seguridad vial es un indicador de la gran desigualdad social que ha permeado a lo largo de la historia de México.

La transformación que vive la sociedad mexicana a raíz del proceso electoral que se vivió en 2018, la cual fue impulsada por el presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado Andrés Manuel López Obrador, imprime en sus acciones ejecutivas, un profundo compromiso con el interés de las mayorías en todo el territorio mexicano.

Mismo compromiso que Senadores y Senadoras del Grupo Parlamentario del Partido Morena, impulsamos desde esta Cámara Alta, por lo que consideramos conveniente para obtener una mejor organización y ordenamiento de la seguridad vial de México, así como constitucionalmente viable y socialmente prioritario incorporar la seguridad vial sustentable como principio rector de la administración gubernamental y como uno de los ejes estratégicos de bienestar social.

No obstante, el tema de seguridad vial que vive nuestro país es inequitativo ya que, las decisiones de política pública siempre benefician a la población que más tiene y por lo tanto la posibilidad que tiene esta parte de la población para elegir sus medios para moverse es mayor. De esta manera, la gestión pública desestima las necesidades de la población más vulnerable, la cual paulatinamente ha normalizado la falta de acceso a derechos básicos, aumentando las condiciones de marginación y desigualdad.

Se estima que son más de 102 millones de personas que transitan diariamente por todo el país en donde los ciudadanos de diferentes edades deben caminar varios kilómetros en condiciones de inseguridad para llegar a sus destinos que normalmente son zonas donde se carece de servicios públicos.

B) Argumentos

La seguridad vial es el factor determinante en el comportamiento de una población, debido a que de ella emanan los desplazamientos y traslados, que llevan a cabo personas, mercancías y transportes dentro de un espacio físico, bajo reglas y acciones reguladas en un ordenamiento jurídico, las cuales hacen más fácil y seguros sus trayectos.

Lo anterior lo sostenemos, ya que la toma de decisiones en materia de políticas públicas que durante décadas se han implementado por parte de los gobiernos en sus tres niveles han priorizado, en la mayoría de los casos, mejorar las condiciones de la población con mayores privilegios, en contra de relegar las necesidades de los sectores sociales más vulnerables que de forma sistemática han visto cómo crece la brecha para que puedan acceder a los derechos más básicos.

Asimismo, el tema de la seguridad vial se ha concentrado en resolver la problemática que representa el crecimiento del parque vehicular a lo largo del país.

La seguridad vial, es un tema que no recibe la atención que merece aun siendo que darle respuesta es una gran oportunidad para salvar vidas alrededor del mundo.

Los números son alarmantes. Los choques de automóviles representan la octava causa de muerte a nivel global. Estos percances reclaman la vida de más de 1.35 millones de personas al año y causan alrededor de 50 millones de lesionados. La cuestión es que la mayoría de estas muertes y lesiones es prevenible.

Sabemos, que todas las acciones de prevención funcionan. Reforzamiento y endurecimiento de políticas públicas, diseño inteligente de los caminos y ambiciosas campañas públicas orientadas a la prevención pueden salvar millones de vidas en los años venideros.

Reducir el número de accidentes y muertes viales es una de las Metas para el Desarrollo Sustentable de las Naciones Unidas. Enfocando sus esfuerzos en proporcionar a todos lo que el Organismo Internacional sabe acerca de la seguridad vial, sus problemáticas y posibles soluciones, esta meta es realizable si los gobiernos dan prioridad al tema de la seguridad vial.

Asimismo, los accidentes viales son la principal causa de muerte de niños y adultos jóvenes. En tal sentido, más de la mitad de las muertes por accidentes de tránsito suceden entre peatones, ciclistas y motociclistas que se enfrentan a los sistemas de vialidad los cuales los han excluido.

Un dato que destacar, es que el promedio de muertes por accidentes viales se presenta en países con menor ingreso per cápita.

La Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, considera, que dentro de la promulgación y aplicación de las legislaciones mundiales se deben atender los criterios para las mejores prácticas de los factores de riesgo clave, como son, la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cascos de motocicleta, el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención para niños, ya que son componentes fundamentales de una estrategia integrada para prevenir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito.

A pesar de los progresos que han tendido la mayoría de los países que cuentan con leyes en materia de seguridad vial, sigue siendo un reto importante para estos abarcar en sus ordenamientos legales los cinco factores de riesgo clave, por lo que ha sido necesario revisar la legislación con apego a los criterios de las mejores prácticas, a fin de esclarecer las lagunas que presentan, y su aplicación deje de ser un reto para la mayoría de las naciones.

Según el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, 123 países que representan a 6.000 millones de personas tienen leyes que cumplen con las mejores prácticas en al menos, uno de los cinco factores clave de riesgo conductual, requiriéndose alinear sus legislaciones a los criterios de las mejores prácticas.¹

Cabe señalar, que por lo menos 22 países realizaron mejoras para alinear sus leyes conforme a las mejores prácticas en uno o más factores de riesgo, sin embargo, parte de las razones por las cuales han tenido dificultad en incentivar los ordenamientos legales correspondientes, se basa principalmente en los países de ingresos medios o bajos.

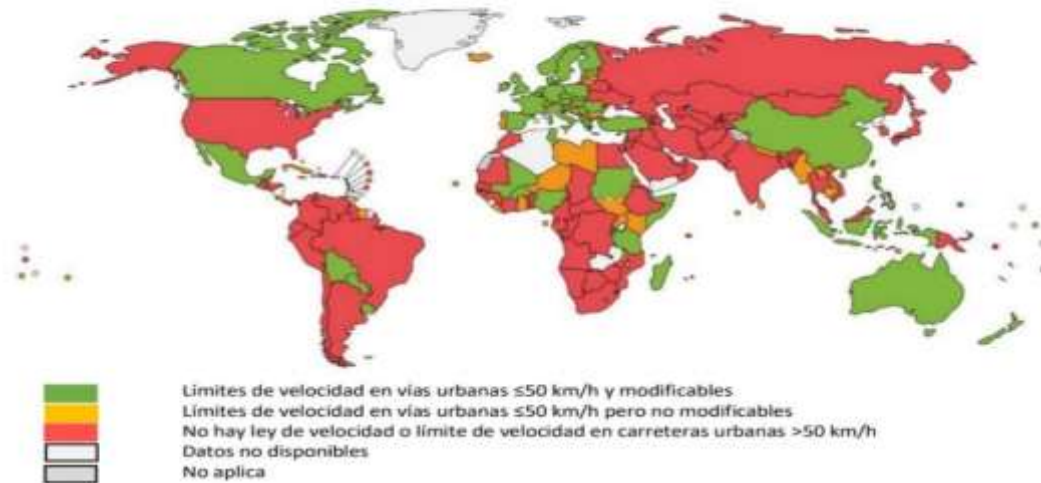
De acuerdo con los factores de riesgo clave, que se establecen en el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, respecto a la gestión de la velocidad, actualmente 169 países (que representan el 97% de la población mundial) han establecido leyes nacionales de límites de velocidad.

En tanto, sólo 46 de estos países tienen leyes que cumplen con los criterios establecidos para este rubro, los cuales contemplan la presencia de una ley nacional de límites de velocidad, límites de velocidad urbana que no excedan los 50 Km/h (según la investigación, se recomiendan límites más bajos para las áreas urbanas y 30 Km/h para las áreas residenciales y las áreas con alta actividad peatonal); y las autoridades locales tienen el poder de modificar la velocidad (para adaptarse a diferentes contextos).²

¹ Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018.

² Ibid.

Países con leyes de velocidad que cumplen con las mejores prácticas, 2017



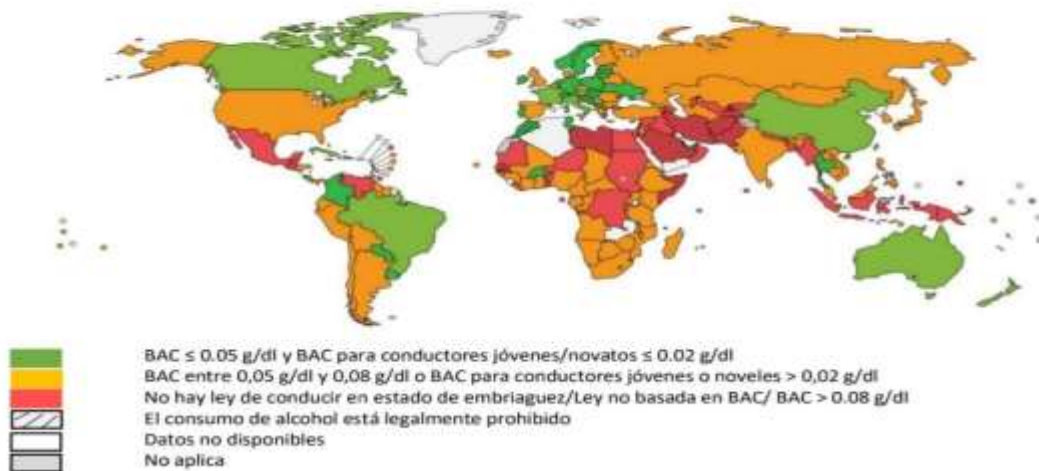
En relación con los siniestros que se suscitan por conducir bajo los efectos del alcohol, la Organización Mundial de la Salud, calcula que el 5% y el 35% de todas las muertes en carretera están relacionadas con el consumo de este estupefaciente, por lo que conducir y consumir bebidas alcohólicas aumenta significativamente el riesgo de un choque y la gravedad de este.³

Erradicar esta problemática que se encuentra latente actualmente y las consecuencias que esta arrastra consigo, se ha vuelto una necesidad a nivel mundial, por tal motivo 45 países que representan a 2.300 millones de personas, cuentan con ordenamientos legales que se ajustan a las mejores prácticas.

³ Ibid.

Sin embargo, es importante unir esfuerzos para abordar esta situación, debido a que un total de 125 países informaron que los conductores con lesiones mortales se someten a pruebas de alcoholemia, de los cuales 72 informaron que las pruebas se llevan a cabo de forma rutinaria en todos los casos.

Países con leyes de conducción bajo los efectos del alcohol que cumplen con las mejores prácticas, 2017



Aumentar el uso de cascos de motocicleta se ha vuelto una de las prioridades a nivel mundial, por lo que las naciones deberían prever dentro de sus legislaciones, el uso de este artefacto de seguridad para todos los pasajeros, incluidos los niños, y debería estar respaldada por campañas de concienciación pública.

El diseño de los cascos y el uso correcto de estos al conducir una motocicleta son muy importantes, por tal motivo, 49 países que representan a 2,7 billones de personas tienen actualmente leyes sobre el uso de cascos de motocicleta que se ajustan a las mejores prácticas.⁴

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, entre 2013 y 2016, el número de vehículos de dos y tres ruedas en circulación en las carreteras del mundo aumentó en un 10%, representando estos vehículos más del 70% de la flota nacional.⁵

Es importante resaltar que, la principal causa de muerte por falta de uso de cascos en motocicletas, son traumatismos craneales para los usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas, por lo que, el uso adecuado de este mecanismo de seguridad puede reducir en un 42% el riesgo de lesiones mortales.

Países con leyes sobre el uso del casco que cumplen las mejores prácticas, 2017



Igualmente, es importante reducir el número de muertes por falta de uso de casco para motocicleta, es necesario aumentar el uso del cinturón de seguridad, toda vez, que mecanismo de seguridad reduce el riesgo de muerte entre los conductores y los ocupantes de los asientos delanteros en un 45% a 50%, y el riesgo de muerte y lesiones graves entre los ocupantes de los asientos traseros en un 25%.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

En la actualidad el uso del cinturón de seguridad ha tenido gran auge en 105 países que representan a 5.300 millones de personas que tienen leyes sobre el uso del cinturón de seguridad, las cuales se ajustan a las mejores prácticas, no obstante, es insuficiente contar con legislaciones que regulen el uso del cinturón de seguridad, ya que esta práctica, al igual que los otros factores de riesgo, requieren más, que un ordenamiento legal adecuado. ⁶

Resulta necesario promover el uso del cinturón de seguridad, a través de los medios de publicidad correspondientes, haciéndolo ver como un medio eficaz en función de los costos para reducir los accidentes y muertes, principalmente en países de bajos recursos, además de llevar a cabo la correcta aplicación de la ley.

Datos del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, establece que, en 2014, distintos países realizaron cambios en sus legislaciones, respecto del uso adecuado de los cinturones de seguridad, alineándose al cumplimiento de las mejores prácticas.

Países con leyes sobre cinturones de seguridad que cumplen con las mejores prácticas, 2017



⁶ Ibid.

Respecto de los sistemas de retención infantil, estos son de suma importancia para la seguridad vial a nivel mundial, debido a su eficacia en la reducción de lesiones y muertes de los niños que abordan los vehículos, pudiendo reducir al menos un 60% de las muertes si se utiliza de manera adecuada. En la actualidad, 33 países, que representan a 652 millones de personas, cuentan con legislaciones sobre el uso de sistemas de retención para niños, que se ajustan a las mejores prácticas.⁷

Para contribuir a esta implementación, países han realizado modificaciones en sus legislaciones sobre el uso de sistemas de retención para niños, principalmente naciones con ingresos altos, a fin de alinearse con las mejores prácticas.

Paises con leyes de retención infantil que cumplen con las mejores prácticas, 2017



Cabe señalar, que ningún país de bajos ingresos tiene leyes sobre el uso de sistemas de retención infantil, ya que, las leyes con mejores prácticas son más comunes entre los países de la región europea.

Otro factor de riesgo que de igual manera merecen inmediata atención, es reducir la conducción distraída, la cual se basa principalmente en el uso del teléfono mientras se conduce. Según la Organización de la Salud, un total de 150 países cuentan con una ley nacional de telefonía móvil y la mayoría prohíbe el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.

⁷ Ibid.

Toda vez, que el impacto de esta medida no puede evaluarse actualmente, ya que no existe una práctica óptima para la legislación sobre la conducción distraída, 64 países recopilan habitualmente datos sobre este riesgo, en gran medida a través de informes policiales periódicos sobre colisiones con pocos estudios observacionales. Otros 21 países tienen algunos datos no recopilados rutinariamente de la investigación

Anteriormente se mencionó, que uno de los factores de riesgo es conducir bajo los efectos del alcohol, por lo que, el reducir la conducción bajo los efectos de las drogas, es de igual forma una problemática mundial, debido a que no hay pruebas suficientes sobre la eficacia de legislaciones para limitar o prohibir esta situación, es importante se analicen criterios para alinearse a las mejores prácticas.

De acuerdo con el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, sólo 75 países reportaron haber hecho algunas pruebas de drogas entre los conductores con lesiones fatales. ⁸

Seguridad Vial México

La seguridad vial se está instalando en la sociedad de manera gradual y esto conlleva a un cambio radical en nuestra forma de vida, costumbres y comportamiento, además de un impacto medioambiental. El crecimiento de las ciudades, la urbanización y la metropolización de estas, nos lleva a la necesidad de integrar a la seguridad vial como una de las características principales de la sociedad mexicana.

“En promedio, durante 2015, del total de recursos federales para la movilidad, las ciudades invirtieron tan solo 2% en transporte público y 7% en infraestructura ciclista y peatonal”, afirma el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), artífice del Índice de Seguridad vial Urbana (IMU).⁹

Actualmente, los retos y posibilidades para el desarrollo de México se centran en las zonas metropolitanas ya que, este nuevo escenario favorece a los ciudadanos toda vez que, facilita el acceso a una oferta de seguridad vial más amplia y mejor organizada, tanto en el campo de desocupación y el turismo como en el de seguridad vial motivada por causas laborales y educativas.

⁸ Ibid.

⁹ “Objetivos de Desarrollo Sostenible”, ONU México, enero de 2019. Disponible en: <http://www.onu.org.mx/agenda-2030/objetivos-del-desarrollo-sostenible/>

En cuanto a los vehículos, México se posiciona en el séptimo lugar a nivel mundial en producción de automóviles, esto significa el 6 % del PIB nacional (AMIA, 2015) y se estimó que para el 2018 se fabricaron 4 millones de vehículos anuales. Aunque la mayoría de estos vehículos se destinaron a la exportación, es obvio que no podemos seguir alimentando las ciudades con automóviles –un crecimiento a este ritmo ya no es sostenible. Nuestras ciudades no tienen el espacio necesario para asimilar automóviles en forma infinita.¹⁰

El impacto que ha tenido el medio ambiente debido a las emisiones generadas por los vehículos, la contaminación acústica en los núcleos urbanos, la ocupación indiscriminada del territorio y de los espacios ciudadanos, o el impacto de infraestructuras obsoletas afecta el bienestar de los ciudadanos.

Para llevar a cabo una planificación sobre el tema de seguridad vial es necesario y a la vez obligatorio, tener diversos puntos de vista en relación a la insuficiencia de la oferta; la baja participación de los sistemas de transporte público que viven los ciudadanos; y la adecuación de cada medio de transporte a los intervalos de mayor demanda que hacen que sea rentable social y económicamente.

La inclusión social es el elemento primordial que presenta esta iniciativa de ley, toda vez que, se busca cubrir y garantizar las necesidades básicas de las personas más vulnerables, ya que este modelo de desarrollo sustentable permitirá a los ciudadanos tener una mayor calidad de vida sin que sea comprometido el sistema que prevalece los sistemas de transporte más sustentables, como por ejemplo el transporte público masivo o ir a pie o en bicicleta.

Asimismo, la intermodalidad como principio para buscar la máxima eficiencia en el aprovechamiento de los recursos de transporte; la seguridad integral de las personas; el respeto al medio ambiente; la disminución del consumo de recursos energéticos y del suelo; la incorporación de sistemas de transporte inteligentes, más eficientes y seguros.

¹⁰ Laboratorio Urbano de Seguridad vial/Universidad Modelo y Observatorio de Seguridad vial Sostenible de Mérida (2018). Cuaderno 2 Seguridad vial Urbana Sustentable: De la Visión a la Acción. México. Universidad Modelo, p. 8

La voluntad de aprovechar las oportunidades de generación de actividad económica, educativa, comercial, cultural y social en todos los estados son algunos de los propósitos básicos de la presente iniciativa.

Asimismo, la presente iniciativa de ley define los mecanismos adecuados de participación y concertación de las autoridades competentes, organismos y, en general, organizaciones sociales que pueden aportar soluciones adecuadas para la formulación de las políticas de seguridad vial de los Ciudadanos Mexicanos.

Es importante subrayar que se sitúa bajo una serie de mecanismos para la evaluación previa y el control de los efectos que la aplicación de los instrumentos que establece pueda promover en las políticas de seguridad vial y, en este sentido, introduce las figuras de la evaluación de la seguridad vial generada y la evaluación ambiental estratégica.

Las disposiciones e instrumentos que se establecen en la presente propuesta se enmarcan en el contexto de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, misma que permitirá alcanzar un desarrollo cada vez más sustentable.¹¹

Sin duda alguna, la seguridad vial es un problema que nos afecta a todos y la cual no ha recibido la atención que merece en la agenda pública.

Las estadísticas nos revelan que en el año 2016, en el país los incidentes de tránsito cobraron la vida de 16 mil 185 personas, demostrando que el índice de decesos es equivalente a 13.2 muertos por cada 100 mil habitantes.¹²

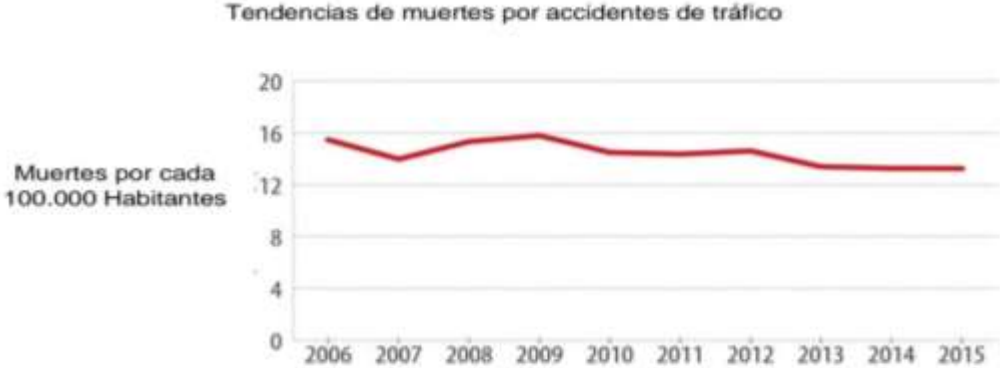
Así mismo, los estados federativos con mayor tasa de mortalidad en el 2016 fueron: Zacatecas (28.8%), Tabasco (26.8%), Sinaloa (24.2%), Durango (23.6%) y Nayarit (22.9%).¹³

¹¹ Laboratorio Urbano de Seguridad vial/Universidad Modelo y Observatorio de Seguridad vial Sostenible de Mérida (2018), op. cit. p. 8

¹² Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017.

¹³ Informe 2017.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud en su Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, en atención a lo establecido en el Informe Sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017, el país presenta una estabilidad respecto a la tendencia de muertes por accidentes de tráfico del año 2013 al 2015, tal y como se muestra en la gráfica siguiente.



Fuente: 2015. Estadísticas de Mortalidad, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y Consejo Nacional de Población (este último para los datos de población).

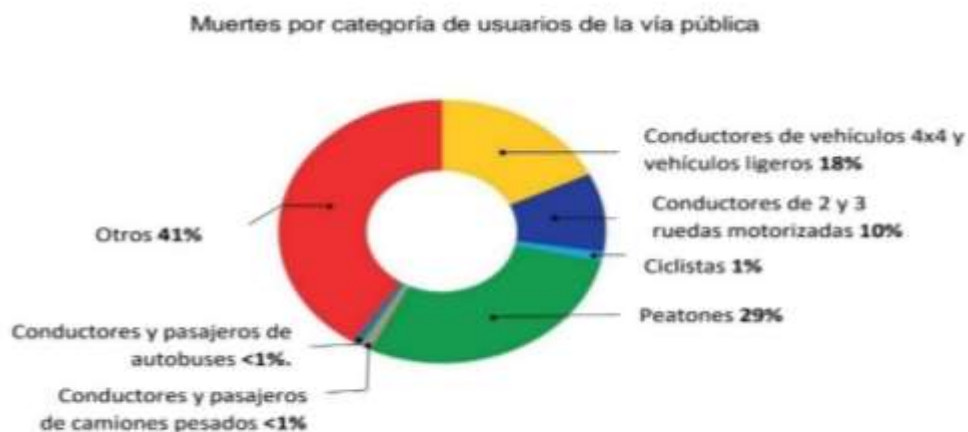
La agrupación más propensa a los accidentes mortales son los peatones, ciclistas y motociclistas con un 65.4%, de esta manera siete de cada diez defunciones pertenecen a este grupo.¹⁴

De esta manera, los peatones son el grupo más vulnerable registrando el (44%), mientras que los ocupantes de los automóviles (34.4%), motociclistas (19.5%) y ciclistas (1.9%) muertos.¹⁵

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid.

En este sentido, hay que señalar que de conformidad con la información que establece la Organización Mundial de la Salud, los rubros que presentan mayor porcentaje de vulnerabilidad de muertes por categoría de usuarios de la vía pública, por causas de seguridad vial, corresponde a los peatones, conductores de vehículos 4x4 y vehículos ligeros, conductores de 2 y 3 ruedas motorizadas, ciclistas, conductores y pasajeros de autobuses y conductores y pasajeros de camiones pesados, tal y como se muestra en la gráfica siguiente:



Fuente: 2015, Estadísticas de Mortalidad, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

Cabe señalar, que la seguridad vial no sólo se basa en los estándares anteriormente mostrados, ya que este tema contempla más de 5 factores de riesgo que afectan la vida diaria de la población en general, tal es el caso del aumento de atropellos a niñas y niños menores de cinco años y adultos mayores de 60.¹⁶

También se observa que el grupo de edad que más egresa de los hospitales por accidentes viales son las personas entre 20 y 29 años de edad, los cuales en su mayoría son motociclistas.¹⁷

Como lo hemos mencionado antes, la mayoría de las personas realizan sus viajes caminando, se registró que los estados con mayor índice de pobreza en todo el país, como lo son Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Puebla, son también los estados donde se registra mayor número de personas que hacen su traslado a pie hacia sus trabajos y centros de enseñanza.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

Las entidades federativas que más han iniciado las acciones de transformación institucional, programática y financiera a favor de la seguridad vial sustentable son Nuevo León y Coahuila.¹⁸

En efecto, como hemos visto en gobiernos anteriores, las políticas de seguridad vial han favorecido la construcción de infraestructura urbana consignada a vehículos y subsidios a la gasolina, entre otros.¹⁹

Así mismo a partir de las medidas de prevención dirigidas a garantizar el derecho a seguridad vial, por medio de planes y sistemas integrales de transporte, se impulsa la Estrategia Nacional de Seguridad vial Urbana Sustentable (EMUS) en el 2014 la cual tenía como finalidad de impulsar un sistemas sustentables de seguridad vial de gobierno nacional y de promover una política integral para la conformación de ciudades con mayor inclusión vial, ayudando a mejorar la calidad del uso del transporte público en su disponibilidad y asequibilidad, para posibilitar el acceso de la población de calidad.

De esta manera las entidades con mayor desarrollo sustentable en el concepto de (MUS) fueron Colima y la Ciudad de México que incluyeron los elementos de : “el reconocimiento de una jerarquía de la seguridad vial, accesibilidad de las personas para desplazarse, desarrollo orientado al transporte (DOT), calles completas, densificación y participación social en el diseño y distribución del territorio, gestión de la demanda del uso del automóvil, sistemas integrados de transporte y gestión urbana de mercancías”.²⁰

Así mismo, los estados con menos progreso fueron Tlaxcala y Yucatán que no disponen con estrategias de seguridad vial.

Si bien es cierto, lo que hemos hecho en materia de seguridad vial aún no es suficiente, resulta prescindible gestionar políticas públicas para tener zonas dignas para transitar y garantizar la seguridad y sus derechos básicos.

¹⁸ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2018, Visible en <https://www.gob.mx/sedatu>

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

No obstante en México, la seguridad vial es un indicador que evidencia la desigualdad en el país, ya que las medidas de política pública tomadas han favorecido los entornos de seguridad vial de las fracciones de la población que gozan de privilegios y que tiene la posibilidad de escoger entre diferentes medios de transporte para su seguridad vial; de igual forma, la gestión pública ha desatendido las necesidades de los ciudadanos más vulnerables, lo cuales no exigen el acceso sus derechos fundamentales, acentuando las condiciones de desigualdad y marginación en el país.²¹

En definitiva, es necesario cubrir y garantizar las necesidades básicas de traslado de las personas más vulnerables, ya que “se estima que 103 millones de personas transitan diariamente por todo el país” en donde niños, niñas, jóvenes, adultos y adultos mayores, deben caminar kilómetros en condiciones de inseguridad para llegar a sus destinos, que mayoritariamente son zonas rurales donde se carece de servicios públicos y de una oferta de transporte accesible para los ciudadanos de se trasladan a pie.

Conviene subrayar que lo que se busca en este documento es mostrar la importancia de la desigualdad en México desde el punto de vista de la seguridad vial para legislar una propuesta de seguridad vial inclusiva en todo el país y primordialmente en zonas vulnerables.

Como se mencionó anteriormente, el tema de desigualdad en seguridad vial es de gran interés cuando se habla de robo o asalto en calle que es un riesgo que sufre un alto porcentaje de la población que no se trasladan en vehículo privado, el robo o asalto en la calle o transporte público se encuentra en el primer lugar de la tasa de incidencia delictiva según los datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre la Seguridad Pública (ENVIPE) 2018 del INEGI.

En donde se logra observar, la cual aumento de 9 mil 599 delitos a 11 mil 81 por cada cien mil habitantes de 2016 a 2017; casi cuatro veces menor es la tasa por robo total o parcial de vehículo, con una tasa de 4 mil 200 delitos en 2016 a 4 mil 489 delitos por cada cien mil habitantes.

Los estados donde es más frecuente el robo o asalto en la calle o el transporte público son Nuevo León, Guanajuato, Estado de México, Ciudad de México, Morelos, Puebla, Oaxaca, Veracruz, Tabasco, Chiapas y Quintana Roo.²²

²¹ Ibid.

²² Ibid.

De acuerdo con el reporte del INEGI, las víctimas más afectados de estas agresiones viales son hombres, omitiendo los delitos sexuales donde las mujeres lideran las estadísticas con una tasa de incidencia de 2 mil 733 delitos por cada cien mil mujeres, superando los mil 764 delitos estimados en 2016, y seis veces mayor a la de los hombres, con 445 delitos en 2017.²³

Otro dato sustancial en este rubro es que el 94% de las trasgresiones en transporte público no se denuncian, resultando el tercer motivo por el que la ciudadanía percibe más inseguridad en los espacios públicos y privados y son el sexo femenino las que sienten un ambiente de gran inseguridad que el sexo masculino, por tanto, el 34.3% de las personas decide no usar taxi, mientras que el 33.4% decide no salir a caminar.²⁴

Otro elemento importante de la desigualdad es la seguridad vial, la cual cuesta miles de vidas, más de 16 mil personas por año, siendo las víctimas primordiales en la población.

De acuerdo con el Informe sobre la Seguridad Vial en México 2017, que emite el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), los percances viales y heridos se han reducido en casi todo el país, en un 10.1 por ciento y 29.2 por ciento respectivamente.

No obstante, los fallecimientos conservan una tendencia al alza, dando como resultado 19 mil 536 personas para 2020.²⁵

De esta manera, Obteniendo un 29 por ciento de la población realizando sus viajes a pie, el 44 por ciento de las muertes registradas por hechos viales son peatones, seguidos del 34.4 por ciento de ocupantes de vehículo, 19.5 por ciento de motociclistas y 1.9 por ciento de ciclistas.²⁶

Resultando así que la población más vulnerable de la vía simboliza el 65.4 por ciento de los fallecimientos en las vías pública por actitudes y comportamientos que pueden ser prevenibles.²⁷

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

Los datos de mortalidad más alta los ostentan los estados donde es mayoritariamente las personas viajan en vehículo particular y que están por encima de la media nacional, como Zacatecas, Tabasco, Sinaloa, Durango, Nayarit, Sonora, San Luis Potosí, Querétaro, Colima, Baja California, Campeche, Morelos, Puebla y Nuevo León.

Lo preocupante es que los niños y niñas menores a 5 años y los adultos mayores de 60 lideran una tendencia considerable a morir en un siniestro vial, mientras que, en motociclistas, la propensión más alta está en jóvenes y adultos de 20 a 39 años.



Otro sector vulnerado de la población son las personas con discapacidad, los cuales no cuentan con derechos de seguridad vial dignos a causa de las malas prácticas de políticas públicas focalizadas

En nuestro país, de los 120 millones de personas registradas en el 2014, 7.1 millones mostraban algún tipo de discapacidad.

Por lo tanto, las entidades federativas con mayor número de personas con alguna discapacidad son en orden descendiente, Estado de México, Jalisco, Veracruz, Ciudad de México, Guanajuato, Puebla y Michoacán, estados que representan a las zonas urbanas más importantes del país, siendo el 77% de habitantes en áreas urbanas, lo que se traduce en mayores oportunidades de inclusión social y de seguridad vial.²⁸

²⁸ Ibid.

En áreas urbanas o rurales, las habitantes con discapacidad afrontan múltiples obstáculos en los espacios públicos, debido a que esta sección poblacional necesita del uso de bastón, silla de ruedas, andaderas o muletas para caminar o subir escaleras, así mismo, este grupo social constituye la población más discriminada junto con los grupos indígenas, lo cuales sufren de este problema en las calles o transportes públicos.²⁹

Otro punto de vulnerabilidad en áreas urbanas es el concepto de gasto familiar, ya que el transporte es el segundo concepto de gasto familiar con el 19.3 por ciento.

Las familias con ingresos gastan el 11 por ciento de éste en transporte público, mientras las familias con mayores ingresos gastan tan sólo el 0.8 por ciento. Esta tendencia va en aumento, sin que represente una mejora en la calidad de los servicios.

Las áreas urbanas con hogares con mayores ingresos se registraron en Nuevo León y la Ciudad de México, con 91,004 pesos y 70,973 pesos respectivamente, mientras que las dos menores fueron Guerrero y Chiapas, con 31,593 pesos y 31,555 pesos respectivamente. También para las zonas rurales, Guerrero y Chiapas tienen los hogares con menores ingresos, con 19,620 y 14,115 pesos respectivamente, y los dos con mayores ingresos son Baja California Sur y Baja California, con 44,778 y 41,889 pesos respectivamente.³⁰

Posteriormente se muestran estadísticas oficiales de los diferentes índices que contiene nuestro indicador principal de seguridad vial.

Acorde con lo anterior, la encuesta del INEGI en 2015 nos muestra que “En el país hay 32 millones 663 mil 342 persona de 3 años o más que viajan para ir a la escuela, mientras que la población que se traslada a laborar son 40 millones 620 mil 746 personas. El 54.88 por ciento de las personas que van a la escuela lo hacen caminando; el 25.58 de la población viaja en autobús, taxi, combi o colectivo; el 17.51 viaja en vehículo particular y el 1.5 por ciento viaja en bicicleta.”³¹

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid.

En resumen, nos muestra que la mitad de la población en el país usa el transporte público y cerca del 30 por ciento de las personas hace sus traslados a pie.

En el mismo sentido, “el 87.76% del transporte público colectivo concesionado sigue operando bajo el modelo hombre-camión, que ofrece baja calidad de servicio, inseguridad, altos costos ambientales y un esquema financiero difícil de transparentar, aun cuando se trata de servicio público.”³²

De esta manera “la región Sureste del país mantiene altos índices de viajes a pie, los estados de la región centro son los que se mantienen oscilando con la media nacional sin que ninguno sobresalga de forma particular.

La región Centro y Bajío, con estados como Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes, Hidalgo, Jalisco y Colima, cuentan con esfuerzos similares en los avances institucionales, normativos y de financiamiento sostenido y prolongado hacia proyectos de seguridad vial sustentable.³³

Se observa que los estados con mayor tasa de pobreza a nivel nacional, como Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Puebla, son los que tienen el mayor porcentaje de población que se desplaza a pie a sus centros de enseñanza y lugares de trabajo.

En el país hay 17 millones 925 mil 774 personas, que se trasladan a la escuela caminando.

El estado con el primer lugar, con 73.9 por ciento de la población de 3 años y más que se desplaza a su la escuela caminando, es Chiapas.

El estado con el primer lugar, con 73.9 por ciento de la población de 3 años y más que se desplaza a su la escuela caminando, es Chiapas.

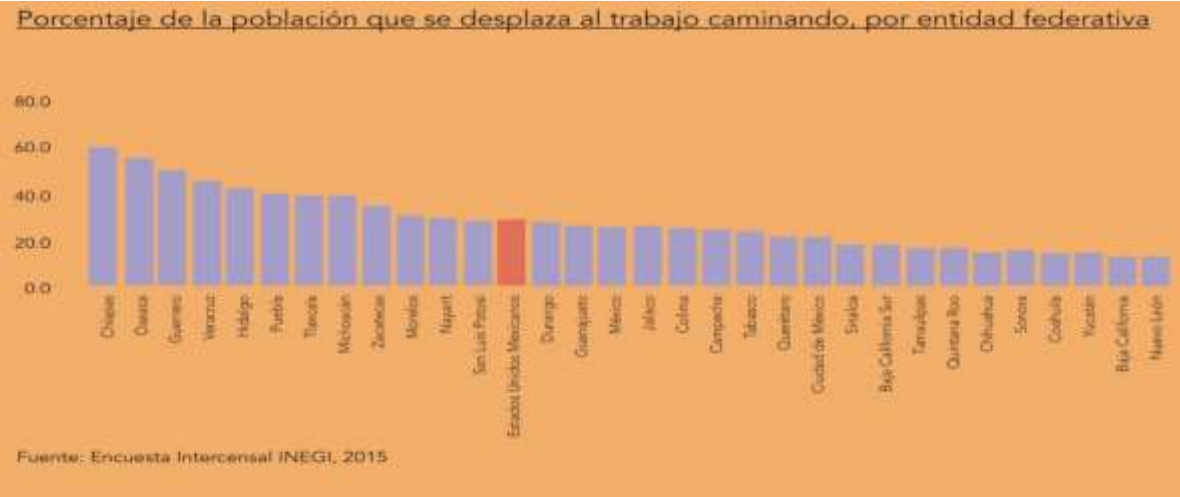
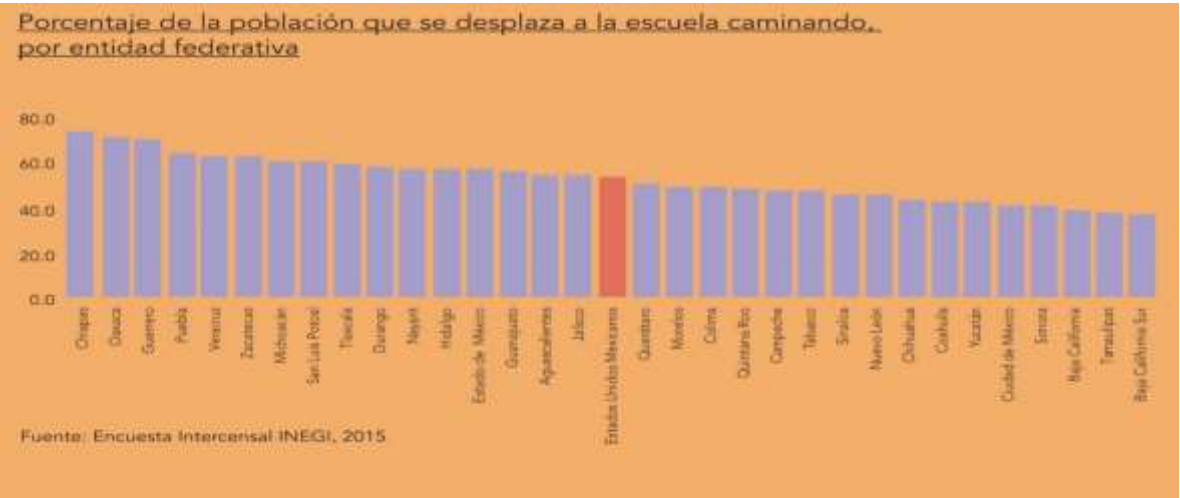
Resalta la posición de la Ciudad de México entre los cinco estados con menor cantidad de población que se desplaza a pie, con el 41.4 por ciento, un 13.5 por ciento menos que la media nacional, por lo que comparte dinámicas similares a los estados del norte del país.

³² Ibid.

³³ Ibid.

De igual modo, 9 millones 192 mil 364 personas se trasladan al trabajo caminando. Chiapas mantiene el liderazgo en esta modalidad, estando 25.5 puntos porcentuales arriba de la media nacional.

Por su lado, Nuevo León tiene los últimos lugares, con 12.2 puntos porcentuales abajo de la media nacional.



Por otro parte, catorce millones 80 mil 716 personas utilizan el transporte público como modo de transporte para ir a su trabajo. Con un 50.9 por ciento, el Estado de México es el que tiene el mayor porcentaje de población ocupada que utiliza el transporte público (camión, taxi, combi o colectivo), distanciándose, 4.3 puntos porcentuales por arriba de la Ciudad de México

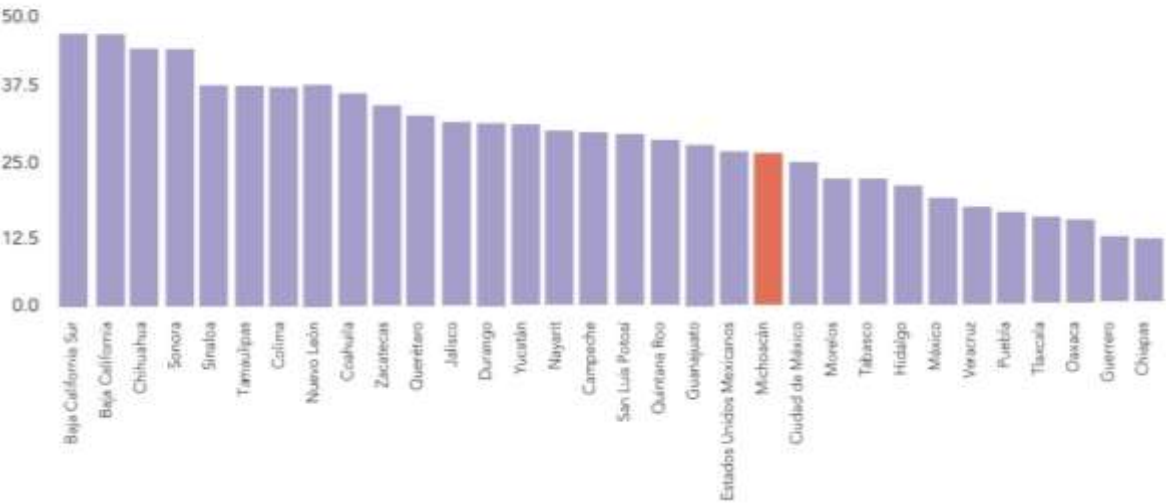
Son los estados de las regiones del norte en las que predomina el uso del vehículo particular. Su configuración urbana y la expansión que ha caracterizado estos territorios han facilitado el uso de medios no sustentables.



Cinco millones 720 mil 310 personas se trasladan en vehículo particular para ir a la escuela.

Con un 42.7 por ciento, el estado de Baja California Sur tiene el mayor porcentaje de población de 3 años y más que utiliza el vehículo particular para ir a estudiar.

Porcentaje de la población que se desplaza al trabajo en vehículo particular



Además, el mismo estado tiene mayor porcentaje de población ocupada que utiliza el vehículo particular para ir a trabajar, con un 47.8 por ciento.

Como ya se observó, es urgente consolidar una política integral que cubra las necesidades que actualmente presenta la sociedad en materia de seguridad vial, no obstante, la tarea resulta compleja, debido a que en la actualidad vivimos una problemática por la falta de regulación a nivel nacional en este tema, aunado a las malas costumbre que ha demostrado gran parte de la población en este rubro.

Gran parte de la población carece de posibilidades para decidir el medio de transporte que mejor les adecue a sus necesidades diarias, por lo que son más vulnerable, ya que tiene que lidiar con la inseguridad en los servicios de seguridad vial urbanos, además del mal servicio que presenta actualmente.

No hay que olvidar a las personas con discapacidad, quienes son los más violentados en sus derechos, toda vez, que enfrentan diversos obstáculos en los espacios públicos, al no estar acondicionados para su desarrollo, es ineludible la construcción de obra vial para personas con esta condición, así como programas para sensibilizar a la población para respetar los espacios destinados a este grupo.

La seguridad vial es un tema preponderantemente necesario, por lo tanto, no debe de quedar en el olvido por parte de las autoridades, ya que con él se pretende mejorar la calidad de vida de las personas, posicionándose como uno de los asuntos de mayor relevancia dentro de la agenda pública, debidos a la problemática actual.

Consideramos que esta propuesta de reforma constitucional genera soluciones a la problemática de seguridad vial a nivel nacional, por lo que sirve de base para la inclusión de ordenamientos jurídicos futuros, por parte de las entidades federativas y los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias y así crear esfuerzos coordinados para beneficio de la población.

Se tienen ejemplos internacionales sobre esta temática, países que han vivido la situación que nosotros actualmente estamos experimentado y que han logrado minimizar la inseguridad vial, integrando a sus poblaciones a las buenas practicas, tal y como se establecido anteriormente, ya que en algunos países se han vuelto especialistas en materia de seguridad vial, por lo que en estricto sentido lo que falta en México, es la voluntad política para incentivar la buena aplicación de la normatividad existente y así acabar con esta problemática.

La presenta propuesta de reforma se encuentra elaborada en atención a los cinco factores de riesgo que se establecen en el ámbito internacional según la Organización Mundial de la Salud, para efectos de ligar las políticas de seguridad vial internacionales con las establecidas en México y así reducir la tasa de mortalidad vial en todo el país.

Esta propuesta va encaminada a la implementación de políticas públicas que mejoren la vida de la población en general, atendiendo aspectos importantes que marcan la vida diaria de la ciudadanía.

Sin embargo, es necesario el esfuerzo conjunto de las autoridades estatales y municipales, organizaciones de la sociedad civil, industrias y la población en general, ya que depende de ellos que esta iniciativa cumpla con su objetivo, y así se puedan obtener los resultados esperados.

Por lo que, resulta necesario contar con una legislación nacional que abarque todos los aspectos que la sociedad necesita actualmente, principalmente lo que tiene que ver con la protección de la vida y la integridad física, durante los desplazamientos que la población realiza en la vía pública, previniendo y disminuyendo los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de seguridad vial acordes a los estándares internacionales, atendiendo a los compromisos de los cuales México sea parte.

Con la implementación de esta propuesta de reforma constitucional, se pretende hacer que la sociedad se involucre en el tema de seguridad vial, así como llevar a cabo la práctica adecuada a favor del bienestar social, ya que en la actualidad nadie se encuentra exento de sufrir un accidente vial y poner riesgo su integridad física o su vida.

En su conjunto, esta propuesta de reforma fortalece de forma integral lo ya establecido en materia de seguridad vial, lo anterior con el objetivo de que México cuente con mejores herramientas para procurar y garantizar un mejor funcionamiento de las instancias que se encargan de este rubro, así como un mejor desempeño.

C) Contenido de la iniciativa

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

DEL OBJETO, FINES Y PRINCIPIOS

El Título Primero comprende de cuatro artículos en los que se establece la distribución de competencias entre la Federación, las Entidades Federativas, los Municipios y Demarcaciones Territoriales para garantizar a toda la población el derecho a la Seguridad Vial.

CAPÍTULO II

DEL DERECHO Y JERARQUÍA DE LA SEGURIDAD VIAL

Este Capítulo consta de ocho artículos en los que se estipula que la seguridad vial es el derecho de toda persona y de la colectividad de contar con las condiciones necesarias que protejan su integridad física en sus desplazamientos por las vialidades públicas; asimismo establece la jerarquía que deberá considerarse por parte de la Federación, las Entidades Federativas, los Municipios y las Demarcaciones Territoriales para implementar las políticas públicas en la materia.

TÍTULO II

POLÍTICA, PLANEACIÓN, FINANCIAMIENTO Y

GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

El Título II está conformado por un artículo que establece los lineamientos a nivel nacional para la elaboración y desarrollo de políticas en materia de seguridad vial, pretendiendo promover la sustentabilidad, la inclusión, así como la participación activa de la sociedad con el objetivo de mejorar las capacidades de gobernanza de las autoridades participantes en el desarrollo de las políticas y así generar una mayor coordinación interinstitucional en la materia.

CAPÍTULO II DE LA GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL

El Capítulo II está conformado por 19 artículos que establecen quienes serán las autoridades competentes para la creación e integración del Consejo Nacional para la Seguridad Vial, así como sus atribuciones.

Asimismo, se establece que las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus respectivas competencias, llevaran a cabo la gobernanza de acuerdo a sus ordenamientos legales en cumplimiento a las acciones previstas en esta ley mediante los Consejos Estatales Seguridad Vial.

CAPÍTULO III DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

El Capítulo III está conformado por cuatro artículos en los que se dan los términos generales para conformar Sistemas Nacionales de Seguridad Vial estarán integrado por el Programa Nacional de Seguridad Vial, los Programas Estatales y los programas especiales que para los efectos determinen la Federación, las entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales.

CAPÍTULO IV DE LOS INSTRUMENTOS DE DISEÑO, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Este Capítulo comprende dos artículos que establecen la creación de una base de datos que tiene como objetivo procesar la información en materia de seguridad vial de acuerdo a los avances de los proyectos de las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales.

CAPÍTULO V DEL FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL

Este Capítulo comprende un artículo el cual indica el procedimiento para financiar proyectos en materia de Seguridad Vial.

CAPÍTULO VI DE LA CULTURAY EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDA VIAL

Este Capítulo consta de un artículo en el que se estipula fomentar una cultura de respeto al derecho de la seguridad vial por parte de los involucrados que intervienen en esta materia.

TÍTULO III SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL Y SUS ACTORES

CAPÍTULO I DEFINICIONES Y ACTORES

El Título III está conformado por nueve artículos que establecen las directrices generales, así como los derechos y obligaciones que deberán cumplir los actores para el desarrollo de sus actividades, en atención a lo que determinen los gobiernos de las entidades federativas.

CAPÍTULO II DE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Este apartado se integra por 21 artículos en los que se establece los componentes mínimos del Sistema Nacional de Seguridad Vial, atribuyendo a las autoridades federales, las autoridades estatales, municipales y las demarcaciones territoriales el fomento del tránsito seguro de los usuarios de la vía pública considerando la jerarquía que establece la presente Ley y los criterios de accesibilidad.

TÍTULO IV CONCESIONES Y PERMISOS

El Título IV está conformado por un artículo que establece la facultad de las entidades federativas en apego a la normatividad aplicable, todo lo relacionado con las concesiones y permisos.

Lo anterior, en respeto a la Soberanía de las entidades federativas.

TÍTULO V INSPECCIÓN, VIGILANCIA, INFRACCIONES, SANCIONES

Por último, este título se comprende de siete artículos, en los cuales les da la facultad a las entidades federativas en coordinación con sus municipios y las demarcaciones territoriales para vigilar e infraccionar al transporte público en todas sus modalidades.

TRANSITORIOS

El régimen transitorio consta de cinco artículos en los que se determina la entrada en vigor de la Ley General, así como los plazos para que la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales tendrán que dar cumplimiento a lo establecido en la misma.

Por las consideraciones antes expuestas, me permito proponer la expedición del siguiente decreto

ÚNICO. – Se expide la Ley General de Seguridad Vial para quedar como sigue:

LEY GENERAL DE SEGURIDAD VIAL

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

DEL OBJETO, FINES Y PRINCIPIOS

Artículo 1. La presente Ley es reglamentaria de la fracción XVII del artículo 73ª de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y tiene por objeto establecer la distribución de competencias entre la Federación, las entidades federativas y los municipios para garantizar a toda la población el derecho a la Seguridad Vial.

Las disposiciones de esta ley son de orden público, interés social y de observancia general en la República Mexicana.

Artículo 2. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales en el ámbito de sus respectivas competencias expedirán las normas legales y tomarán las medidas presupuestales y administrativas correspondientes, para garantizar el derecho de la población a la seguridad vial.

Artículo 3. Son fines de la presente Ley, establecer:

- I. Los lineamientos generales que orienten a los tres órdenes de gobierno hacia el debido cumplimiento del derecho de la población a la seguridad vial.
- II. Las bases para la planeación, organización, regulación, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la política pública de seguridad vial a nivel nacional.
- III. El Sistema Nacional de Seguridad Vial.
- IV. Los derechos y obligaciones de las personas en materia de seguridad vial.

- V. Las bases para fomentar y consolidar la participación ciudadana en las políticas públicas de seguridad vial.

Artículo 4. La administración pública federal, estatal, municipal y las demarcaciones territoriales al planear, diseñar, implementar y ejecutar las políticas, programas y acciones públicas en materia de seguridad vial, observarán los siguientes principios:

- I. **Igualdad:** Todas las personas tienen derecho a la seguridad vial en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición;
- II. **Equidad:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la seguridad vial, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica;
- III. **El peatón como centro del Sistema Nacional de Seguridad Vial:** El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del Sistema;
- IV. **Accesibilidad:** Garantizar que el Sistema de Nacional de Seguridad Vial cuente con los elementos que faciliten su libre y eficiente acceso y uso;
- V. **Sustentabilidad:** Las políticas públicas que se establezcan en materia de seguridad vial consideren los efectos mínimos negativos sobre el medio ambiente incentivando el uso del transporte no motorizado, así como el impulso del uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;
- VI. **Prevención:** Privilegiar las acciones de prevención de incidentes viales con el fin de proteger en todo momento la integridad física de las personas.

Los principios establecidos en la presente Ley constituirán un conjunto de parámetros generales que deberán observar las políticas públicas de la seguridad vial en las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales orientadas al cumplimiento de sus fines.

CAPÍTULO II DEL DERECHO Y JERARQUÍA DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 5. La seguridad vial es el derecho de toda persona y de la colectividad de contar con las condiciones necesarias que protejan su integridad física en sus desplazamientos por las vialidades públicas.

Artículo 6. La Federación, entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales para garantizar el derecho a la seguridad vial deberán conformar el Sistema Nacional de Seguridad Vial.

El Sistema deberá ser equitativo, eficiente y sustentable garantizando así que sus componentes y procesos aseguren la interacción entre los tres órdenes de gobierno respetando irrestrictamente las condiciones y necesidades viales específicas de cada entidad y región del país.

Artículo 7. El Sistema Nacional de Seguridad Vial tendrá como base los siguientes elementos:

- I. **La seguridad:** Deberá ser garantizada a través de la accesibilidad y facilidad mediante cruces seguros, vehículos en condiciones óptimas, capacitación a las personas que conducen vehículos, iluminación, vigilancia y sistemas de información;
- II. **La autonomía:** Implicará la facultad que cada entidad federativa en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales ejercerá para diseñar las acciones que implementarán para garantizar la seguridad vial de sus poblaciones privilegiando el uso de la infraestructura vial, servicios de transporte, señalización, tecnologías y sistemas de información y comunicación que consideren necesarios de acuerdo a sus condiciones particulares;
- III. **La infraestructura vial y los servicios de transporte:** El Sistema Nacional de Seguridad Vial tendrá dos grandes componentes: la infraestructura vial y los servicios de transporte. La infraestructura vial deberá jerarquizar las necesidades de la población más vulnerable y con mayor riesgo de sufrir accidentes viales. Los servicios de transporte se compondrán por: el transporte público; el no motorizado que deberá considerar la provisión de mecanismos para el uso de bicicletas y espacios de seguridad para peatones; el transporte privado; y el de carga;
- IV. **Las políticas públicas:** Para lograr la disposición y funcionamiento efectivo de los componentes señalados en la fracción anterior, se establecerán políticas públicas coherentes con las necesidades ciudadanas y ajustadas a sus contextos;
- V. **El ámbito de competencia:** Las competencias de los órdenes de gobierno que participan en la conformación del Sistema Nacional de Seguridad Vial, establecidas en la presente Ley, sus reglamentos y el marco normativo en general, garantizará el derecho a la seguridad vial, al establecer el ámbito de competencia de la Administración Pública Federal, la de las entidades federativas, las municipales y las demarcaciones territoriales de las funciones correspondientes a

operación del Sistema, generando los mecanismos de coordinación interinstitucional necesarios, así como los mecanismos de interacción con los diferentes sectores de la sociedad.

Artículo 8. La jerarquía de la seguridad vial está determinada por el nivel de vulnerabilidad de la población, quedando de la siguiente manera:

- I. Peatones, considerando de manera especial a personas con algún tipo de discapacidad o movilidad limitada; población infantil, adultos mayores y mujeres embarazadas;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios de transporte público de pasajeros;
- IV. Usuarios de transporte particular automotor;
- V. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; y
- VI. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de bienes.

Artículo 9. El Ejecutivo Federal, a través de las dependencias de la Administración Pública implementará los lineamientos generales, los para el cumplimiento de la presente Ley y su relación con el Plan Nacional de Desarrollo en todo lo que se competencia concurrente en materia de seguridad vial.

Artículo 10. Los gobiernos de las entidades federativas en coordinación con los gobiernos municipales y las demarcaciones territoriales implementarán las políticas, programas y acciones para el debido cumplimiento de los lineamientos generales que para los efectos emita el Ejecutivo Federal.

Artículo 11. En caso de duda sobre la interpretación de las disposiciones de esta Ley, se estará a lo que resuelva el Ejecutivo Federal, por conducto de la Consejería Jurídica, guardando en todo momento como criterio fundamental la seguridad vial de los peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios del transporte público y privado en cada entidad federativa y sus municipios.

Artículo 12. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** A la capacidad de la población de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de destino, sin correr el riesgo de daños a su integridad física.
- II. **Accidente vial:** Al evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;

- III. **Agente de Seguridad Pública, Tránsito y Vialidad Municipal:** A la persona habilitada por la autoridad competente para cumplir y hacer cumplir las leyes y los reglamentos para el control del tránsito;
- IV. **Áreas confinadas para bicicletas:** A la zona marcada que permite a los ciclistas aguardar la luz verde del semáforo en una posición adelantada de tal forma que sean visibles a quienes conducen vehículos motorizados; asimismo, a los espacios físicos utilizados para para sujetar, resguardar y custodiar bicicletas por tiempo determinado;
- V. **Áreas confinadas para el transporte público:** A los espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;
- VI. **Auditoría de seguridad vial:** Al examen y dictamen formal de un proyecto vial o de tránsito, existente o futuro que tenga influencia sobre una vía, en la cual un grupo de profesionales calificados informa del riesgo potencial de accidentes;
- VII. **Autorización:** Al acto administrativo mediante el cual las entidades federativas autorizan la prestación del servicio público de transporte, la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos;
- VIII. **Ayudas técnicas:** A los dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;
- IX. **Base de Servicio:** Al espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en todas sus modalidades, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación del servicio;
- X. **Bicicleta:** Al vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;
- XI. **Centros de Capacitación para la seguridad vial:** A los Organismo facultado por la Secretaría de Movilidad a través de una concesión

para participar en el proceso de educación vial a los usuarios de los modos de transporte;

XII. **Ciclista:** A la Persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales;

XIII. **Ciclovías:** A los espacios destinados al tránsito de vehículos no motorizados, pueden ser de tipos exclusivas o compartidas, siempre con preferencia sobre vehículos motorizados.

Pueden ser urbanas, interurbanas o recreativas, bidireccionales o unidireccionales, según las condiciones imperantes en los espacios donde estén insertos.

Deben garantizar el acceso a los destinos en forma continua y sin requerir que el ciclista realice maniobras que pongan en riesgo su integridad o la de otras personas;

XIV. **Ciclotaxi o bicitaxi:** Al Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros en Bicicleta Adaptada consistente en vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros y de uso destinado específicamente en zonas de baja velocidad vehicular;

XV. **Concesión:** Al acto administrativo por virtud del cual, las entidades federativas, confieren la operación y explotación temporal del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, con excepción del servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas;

XVI. **Concesionario:** A la persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por las entidades federativas;

XVII. **Conductor:** A la persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo motorizado y no motorizado;

XVIII. **Conductor de servicio público:** A la persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo destinado al servicio público de transporte público, contando con la capacitación y autorización técnica y legal para operar a lo largo de la vía pública;

XIX. **Corredor de vial:** Al espacio con características suficientes para permitir la operación de un sistema de transporte en todas sus

modalidades diseñado para salvaguardar la integridad física de las personas en sus desplazamientos;

- XX. **Desplazamientos:** Al conjunto de movimientos de las personas y los bienes a través de diversos modos y que deben hacerse por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural, de ocio, o cualquier otro tipo;
- XXI. **Dispositivo de movilidad asistida:** Al elemento que permite el desplazamiento de personas con alguna discapacidad o con movilidad limitada, tales como sillas de ruedas, sillas de ruedas motorizadas con velocidades máximas de 10 km/h, andaderas, bastones y perros guía;
- XXII. **Dispositivos para el Control Vial:** Al conjunto de elementos que procuran el ordenamiento de los movimientos viales; previenen y proporcionan información a los usuarios de la vía para garantizar su seguridad, permitiendo una eficiente operación del flujo peatonal y vehicular;
- XXIII. **Educación Vial:** Al proceso permanente de carácter interinstitucional, orientado a la formación de la población para que reconozca valores y desarrolle las habilidades y actitudes necesarias para una convivencia armónica que garanticen la seguridad vial;
- XXIV. **Estacionamiento en vía pública:** Al espacio físico habilitado en la vialidad, que permite el alojamiento de los vehículos bajo responsabilidad propia de quien conduce por su custodia;
- XXV. **Estacionamiento Privado:** Al espacio físico por virtud del cual, se satisfacen las necesidades de estacionamiento propias para el resguardo y custodia de vehículos, o para satisfacer las necesidades de instituciones o empresas, siendo el servicio gratuito;
- XXVI. **Estacionamiento Público:** Al espacio físico por virtud del cual se satisfacen las necesidades del público en general para el resguardo y custodia de sus vehículos, mediante el pago de una tarifa;
- XXVII. **Grupos Vulnerables:** A los sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la seguridad vial, tales como población de bajos ingresos, indígenas, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres en estado de

gestación, población infantil y demás personas que por su condición particular padezcan exclusión social;

- XXVIII. **Infracción:** A la conducta que transgrede alguna disposición de la presente Ley, de las leyes que para los efectos establezcan las entidades federativas, sus reglamentos o demás disposiciones normativas aplicables y que tiene como consecuencia una sanción administrativa;
- XXIX. **Infraestructura Vial:** A los conjuntos de elementos con que cuenta la vialidad y que tienen una finalidad de beneficio general que permita el desplazamiento de personas, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;
- XXX. **Ley:** A la Ley General de Seguridad Vial;
- XXXI. **Licencia de Conducir:** Al documento oficial que contiene los datos de quien conduce un vehículo y que avala sus condiciones psicofísicas y aptitudes para conducir;
- XXXII. **Motocicleta:** Al vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna, que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;
- XXXIII. **Motociclista:** A toda persona que conduce y se traslada de un lugar a otro a bordo de una motocicleta en cualquier de sus modalidades;
- XXXIV. **Parque vehicular:** Al conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;
- XXXV. **Peatón:** A la persona que transita por la vialidad a pie, que utiliza un dispositivo de movilidad asistida por su condición de movilidad limitada;
- XXXVI. **Permiso:** Al acto administrativo por el cual los gobiernos de las entidades federativas confieren a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y privado de pasajeros o de carga;
- XXXVII. **Persona con discapacidad:** A la persona que padece temporal o permanentemente una disminución en sus facultades físicas, mentales o sensoriales;

- XXXVIII. **Práctica discriminatoria:** A cualquier acto u omisión cometido por un servidor público, o institución pública de cualquier orden de gobierno que tienda a impedir el acceso al derecho a la seguridad vial de la;
- XXXIX. **Registro Público Vehicular:** Instrumento de información del Sistema Nacional de Seguridad Pública, que tiene como propósito otorgar seguridad pública y jurídica a los actos que se realicen con vehículos;
- XL. **Reglamento o reglamentos:** Al o los reglamentos que se deriven de la presente Ley;
- XLI. **Secretaría:** A la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
- XLII. **Secretariado Ejecutivo:** Al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública;
- XLIII. **Seguridad Vial:** Al conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;
- XLIV. **Señalización Vial:** Al conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter que se colocan en la vialidad;
- XLV. **Servicio de Transporte Público:** A la actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales satisfacen las necesidades de transporte de pasajeros o carga en todas sus modalidades;
- XLVI. **Servicio Privado o Particular de Transporte:** A la actividad mediante la cual las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales otorgan a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte de pasajeros o de carga, que no se ofrece al público en general y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;
- XLVII. **Sistema de Nacional de Seguridad Vial:** Al conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten la organización y funcionamiento de la seguridad vial en el territorio nacional con observancia de lo que determinen las entidades federativas;
- XLVIII. **Tarifa:** Al importe previamente autorizado, que el usuario del servicio de transporte de pasajeros, público y privado debe pagar como

contraprestación del servicio recibido. Las tarifas serán publicadas para conocimiento todas las personas usuarias en los Periódicos Oficiales de las entidades federativas, cuando menos con cinco días de anticipación a su entrada en vigor;

- XLIX. **Taxi:** Al servicio de unidad vehicular de transporte público individual en todas las modalidades que permita esta Ley, las leyes locales y sus reglamentos;
- L. **Tecnologías sustentables:** A las tecnologías que incluyen productos, amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el desempeño y reducción de emisiones contaminantes;
- LI. **Transporte Privado asistido por aplicaciones tecnológicas:** Al transporte de personas en lo individual o colectivamente, mediante los mecanismos que determinen los gobiernos de las entidades federativas con empresas privadas asistidos a través de aplicaciones móviles;
- LII. **Usuarios:** A todas las personas que realizan desplazamientos en vialidades, incluido el uso del servicio público de transporte de pasajeros o de carga, en cualquiera de sus modalidades;
- LIII. **Vehículo:** A todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;
- LIV. **Vehículo motorizado:** A aquellos que dependen de una máquina de combustión interna o eléctrica para su tracción, con excepción de los dispositivos de movilidad asistida que desarrollen velocidades moderadas y bicicletas asistidas por motor;
- LV. **Vehículo no motorizado:** A aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento;
- LVI. **Vehículo de emergencia:** A las unidades vehiculares que se requieren para atender accidentes viales en los que está en riesgo la seguridad de personas: protección civil, rescate, apoyo vial, bomberos, policía, ambulancia, entre otros;
- LVII. **Vía peatonal:** A aquella destinada a la circulación exclusiva o prioritaria de peatones y en la que el acceso a vehículos está restringido. Estas incluyen: cruces peatonales, aceras y rampas,

camellones e isletas, plazas y parques, puentes peatonales, calles peatonales, andadores y calles de prioridad peatonal;

- LVIII. **Vialidad:** Al conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

TÍTULO II POLÍTICA, PLANEACIÓN, FINANCIAMIENTO Y GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 13. Los lineamientos para el desarrollo de políticas de seguridad vial deberán considerar los siguientes aspectos:

I. El perfeccionamiento y optimización de la infraestructura para la seguridad vial y la prestación de los servicios públicos y sociales;

II. Alinear las políticas y las estrategias de seguridad vial, y fomentar la coordinación entre las dependencias que las lleven a cabo en las Entidades de la República, dado que la seguridad vial está relacionada con diversos procesos sociales, económicos, territoriales y ambientales;

III. Priorizar a peatones, ciclistas y personas que usan el transporte público;

IV. Promover el desarrollo de las comunidades más vulnerables, con sistemas de transporte público de calidad;

V. Asegurar la planificación, operación, coordinación y gestión del Sistema de seguridad vial, que vincule los servicios de transporte con la infraestructura necesaria para su correcta operación, y los mecanismos de regulación, control, capacitación, evaluación, medición y seguimiento para la mejora continua de los servicios ofrecidos al ciudadano;

VI. Mejorar las capacidades de gobernanza para la mayor cooperación y coordinación entre las instituciones competentes de seguridad vial, para la formulación conjunta de políticas públicas en esta materia;

VII. Procurar que el contenido promueva un enfoque sustentable, inclusivo y participativo activo de la sociedad, en los procesos de elaboración, implementación y seguimiento de estos instrumentos de planeación;

VIII. Considerar la relación directa con el desarrollo social, económico, urbano y turístico;

IX. Incorporar criterio para la creación de infraestructura segura y accesible, que respondan a las necesidades de seguridad vial, conectividad y su relación con el espacio público;

X. Facilitar el diseño y operación de servicios de transporte público con enfoque de intermodalidad;

XI. Incorporar criterios ambientales para un Sistema de seguridad vial eficiente.

CAPÍTULO II DE LA GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 14. Las atribuciones en materia de seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, 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 concertación que se generen.

Artículo 15. Las autoridades en materia de seguridad vial serán las siguientes:

- I. El Ejecutivo Federal;
- II. La Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana;
- III. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- IV. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- V. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
- VI. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;
- VII. La Secretaría de la Salud;

- VIII. La Secretaría de Educación Pública;
- IX. Las entidades federativas;
- X. Los municipios y las demarcaciones territoriales; y
- XI. Las demás que determinen para el debido cumplimiento de la política pública en materia de seguridad vial, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales.

Artículo 16. Corresponde a la Federación, a través del Ejecutivo Federal, las atribuciones siguientes:

- I. Regular, coordinar, conducir y vigilar la política y el servicio de seguridad vial;
- II. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos;
- III. Promover e impulsar la política en materia de seguridad vial, para que las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales emitan en el ámbito de sus respectivas competencias los ordenamientos correspondientes en materia de seguridad vial, de acuerdo con sus objetivos, metas, estrategias, y acciones;
- IV. Impulsar la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización de la seguridad vial;
- V. Emitir, en coordinación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, el Programa Nacional de Seguridad Vial;
- VI. Proponer los mecanismos de financiamiento para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley;
- VII. Celebrar con las entidades federativas los instrumentos de coordinación necesarios en materia de seguridad vial, para efectos de dar cumplimiento a lo establecido en la presente ley;

- VIII. Formular las políticas, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura y equipamiento en materia de seguridad vial;
- LIX. Participar en las auditorías de seguridad vial que las entidades federativas realicen, en el ámbito de sus respectivas competencias;
- IX. Las demás que le confiera esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 17. Corresponde a la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana las siguientes atribuciones:

- I. Planear, coordinar y evaluar el Programa Nacional de Seguridad Vial conforme a las disposiciones de esta Ley;
- II. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la seguridad vial, dando prioridad a peatones y medios de transporte no motorizados;
- III. Elaborar y someter a aprobación del Ejecutivo Federal el Programa Nacional de Seguridad Vial para su eventual implementación;
- IV. Diseñar, proponer y en su caso ejecutar, las políticas públicas en materia de seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas destinadas a personas que usan las vías peatonales, personas con discapacidad y vehículos no motorizados;
- V. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a mejorar la seguridad vial;
- VI. Promover e impulsar, en coordinación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, la elaboración, implementación y evaluación del Programa Nacional de Seguridad Vial en correspondencia con los Planes Estatales de Seguridad Vial, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad estatal;
- VII. Brindar asesoría técnica a las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales relativa a la planeación para el mejoramiento de la seguridad vial;

- VIII. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la seguridad vial;
- IX. Participar en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales para la realización de acciones en la materia objeto de esta ley;
- X. Vigilar el cumplimiento de la presente Ley, así como elaborar, fijar y conducir las políticas en materia de seguridad vial;
- XI. Ejecutar los acuerdos del Ejecutivo Federal en todo lo que se refiere a la materia objeto de esta Ley y sus reglamentos;
- XII. Conocer de las infracciones que determinen las legislaciones locales en la materia y sus reglamentos; y
- XIII. Las demás que disponga esta Ley.

Artículo 18. Corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público las siguientes atribuciones:

- I. Coordinar la formulación, operación y vigilancia de los mecanismos de financiamiento en materia de seguridad vial;
- II. Regular, coordinar, conducir y vigilar los recursos federales que se destinen por parte de las dependencias y los órdenes de gobierno para garantizar el derecho a la de seguridad vial de la población;
y
- III. Las demás que disponga esta Ley.

Artículo 19. Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las siguientes atribuciones:

- I. 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 a lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
- II. Participar en la elaboración del Programa Nacional de Seguridad Vial en los términos de la fracción anterior;
- III. Las demás que disponga esta Ley.

Artículo 20. Corresponde a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano las siguientes atribuciones:

I. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades federales, estatales, municipales y demarcaciones territoriales, para la atención de la seguridad vial;

II. Brindar asesoría técnica y financiera se es que así lo solicitan las Entidades Federativas, municipios y demarcaciones territoriales para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento vial;

III. Asesorar en materia de seguridad vial, la expansión y planificación de infraestructura y sistemas viales en las vías públicas de su competencia;

IV. Practicar en auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios de su competencia;

V. Emitir los lineamientos técnicos generales de auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría a las entidades federativas;

VI. Coordinarse con los gobiernos de las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales a fin de revisar los lineamientos en materia de seguridad vial que las mismas emitan, en el ámbito de sus respectivas competencias;

VII. Participar en Foros Internacionales para la inclusión de regulaciones de los asentamientos humanos en materia de seguridad vial;

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 a lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;

IX. Participar en la elaboración del Programa Nacional de Seguridad Vial en los términos de la fracción anterior; y

X. Las demás que disponga esta Ley.

Artículo 21. Corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, las siguientes atribuciones:

I. Formular las políticas públicas ambientales en materia de seguridad vial;

- II. Fungir como instancia revisora de las acciones, planes y programas ambientales que las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales elaboran en materia de seguridad vial;
- III. Las demás que disponga esta Ley.

Artículo 22. Corresponde a la Secretaría de la Salud, las siguientes atribuciones:

- I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular los programas nacionales relacionados con la tasa de mortalidad a nivel nacional
- II. Elaborar en coordinación con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales las estadísticas de accidentes viales a nivel nacional;
- III. Dirigir y coordinar las acciones relacionadas con la atención a personas que han presentado accidentes viales; y
- IV. Las demás que disponga esta Ley.

Artículo 23. Corresponde a la Secretaría de Educación Pública, las siguientes atribuciones:

- I. Diseñar en coordinación con las dependencias federales correspondiente, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales los programas destinados a generar la educación vial entre la población;
- II. Las demás que disponga esta Ley.

Artículo 24. Corresponde a las entidades federativas, las siguientes atribuciones:

- I. Regular, coordinar, conducir, implementar y vigilar la política pública estatal en materia de seguridad vial;
- II. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos;

- III. Promover e impulsar la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización de la seguridad vial, así como de los servicios necesarios;
- IV. Autorizar, en el ámbito de sus respectivas competencias las concesiones necesarias para el cumplimiento de sus normas internas en materia de seguridad vial;
- V. Emitir el Programa Estatal de Seguridad Vial;
- VI. Incluir en el Plan Estatal de Desarrollo los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de seguridad vial;
- VII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley;
- VIII. Celebrar todo tipo de instrumentos de coordinación y de concertación de acciones con autoridades federales y municipales, así como con los sectores social y privado, en materia de seguridad vial;
- IX. Convocar en el ámbito de sus competencias, a todos los sectores interesados en la materia de seguridad vial, para que manifiesten su opinión y propuestas, así como la gestión y el manejo de la política de seguridad vial que mejor le convenga para el cumplimiento de su legislación interna;
- X. Expedir, por conducto de la instancia correspondiente, las normas generales de carácter técnico relativas que considere necesarias para el cumplimiento de esta ley, así como de sus ordenamientos internos en materia de seguridad vial;
- XI. Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas de seguridad vial, en el ámbito de sus respectivas competencias;
- XII. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la divulgación, la información y la promoción de acciones de seguridad y de educación vial a fin de consolidar en la población;
- XIII. Realizar las auditorías de seguridad vial, que ayuden al mejor cumplimiento de su legislación interna; y

XIV. Las demás que disponga esta Ley.

Artículo 25. Corresponde a los municipios y a las demarcaciones territoriales, las siguientes atribuciones:

- I. Promover la elaboración, la implementación y la evaluación de planes Integrales de seguridad vial y Programas Especiales en el ámbito de su competencia;
- II. Participar en la formulación del Programa Estatal de seguridad vial;
- III. Participar, de acuerdo a sus condiciones económicas y administrativas, de manera coordinada con el Gobierno del Estado, en la formulación y la implementación de políticas, planes y programas de seguridad vial, en términos de lo establecido en la legislación local;
- IV. Proveer en el ámbito de su competencia el estricto cumplimiento de la normatividad en materia de seguridad vial;
- V. Coordinar las acciones necesarias para el desarrollo adecuado de los programas de seguridad vial, de conformidad con las normas establecidas en los estados de la república;
- VI. Promover y participar en la creación de comisiones u observatorios ciudadanos en materia de seguridad vial, como canal de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;
- VII. Mantener una coordinación eficiente con las autoridades locales, para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de los Planes y Programas del Sistema Estatal de Planeación de la seguridad vial;
- VIII. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la aplicación de la normatividad correspondiente;
- IX. Elaborar y operar programas para fomentar el uso cotidiano, masivo y seguro de los programas de seguridad vial, en apego a las normas emitidas por las entidades federativas;
- X. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en la legislación local;

- XI. Informar a la población, a través de los medios masivos de comunicación, sobre la implementación y desarrollo de los programas en materia de seguridad vial;
- XII. Expedir el reglamento municipal en la materia de conformidad con la normatividad local; y
- XV. Las demás que disponga esta Ley.

Artículo 26. El Consejo Nacional de Seguridad Vial es un órgano de colaboración, concertación, consulta y opinión, donde participan los sectores público, privado y social, que tiene por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de seguridad vial, para su mejoramiento.

El Consejo Nacional estará integrado por un representante de las dependencias federales, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales que se mencionan en el artículo 16 de esta Ley.

Asimismo, tendrá un carácter consultivo y honorífico, mediante el cual, el Ejecutivo del Estado, podrá poner a consideración del mismo, las acciones que la Administración Pública Estatal emprenda en materia de seguridad vial.

Artículo 27. Los Consejos Estatales de Seguridad Vial tendrán las siguientes atribuciones:

- I. Proponer políticas públicas, acciones y programas prioritarios que en su caso ejecute la Secretaría para cumplir con el objeto de esta Ley;
- II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de seguridad vial, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación de servicios de transporte;
- III. Dar opinión sobre las herramientas de seguimiento, evaluación y control para la planeación de la seguridad vial;
- IV. Proponer en el ámbito de sus competencias criterios de coordinación para solucionar problemas del transporte entre el Estado y los municipios;
- V. Proponer e impulsar la realización de estudios, análisis e investigaciones que sustenten el diagnóstico, la implementación y la

evaluación de políticas, planes y programas en materia de seguridad vial;

- VI. Promover mecanismos de consulta con los distintos sectores sociales sobre propuestas y programas de seguridad vial;
- VII. Identificar necesidades que en materia de seguridad vial tienen los habitantes del Estado en sus distintas ciudades, zonas conurbadas o zonas metropolitanas;
- VIII. Promover la investigación científica y el desarrollo tecnológico en materia de seguridad vial; y
- IX. Las demás que le asignen el Ejecutivo Estatal, las leyes, reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 28. Los Consejos Estatales estarán integrados de la siguiente manera:

- I. El Ejecutivo del Estado, que fungirá como Presidente;
- II. El titular de la Secretaría de Seguridad Vial u Homóloga del Estado, que fungirá como Secretario Ejecutivo;
- III. El titular de la Secretaría de la hacienda Pública Estatal, quien fungirá como Secretario Técnico;
- IV. El titular de la Secretaría del ramo encargada del desarrollo urbano;
- V. Como Consejeros Permanentes:
 - a. Un representante de la dependencia estatal encargada de la preservación del medio ambiente;
 - b. Un representante de la Secretaría de Salud Estatal;
 - c. Un representante de la Secretaría de Educación del Estatal;
 - d. Un representante de la Federación; y
 - e. Un miembro de las empresas de transporte del estado y organizaciones con mayor representatividad relacionadas a las modalidades de transporte público individual, colectivo y de carga.
- VI. Los demás que determine el ejecutivo estatal, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 29. Los mecanismos de Coordinación Interinstitucional en materia de seguridad vial estarán establecidos de forma transversal, multisectorial para que el trabajo entre los órdenes de gobierno sea de carácter estratégico orientado al mejoramiento de los desplazamientos de la población, priorizando a los peatones, ciclistas y motociclistas.

Artículo 30. El Ejecutivo Federal podrá suscribir Convenios de colaboración con entidades públicas de los tres órdenes de gobierno, instituciones académicas, entidades privadas y demás órganos para el desarrollo de estudios, programas y proyectos que le permitan lograr los objetivos y fines establecidos en la presente Ley.

Artículo 31. Para el logro de los objetivos de la presente Ley, así como la aplicación de instrumentos y reglamentos que se deriven de ella, el Ejecutivo Federal establecerá acuerdos con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales para el intercambio de información que resulte de interés para garantizar el derecho de las personas a la seguridad vial.

Artículo 32. Los datos generados en materia de seguridad vial deberán ser públicos en cumplimiento a lo establecido por la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

CAPÍTULO III DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 33. El Sistema Nacional de Seguridad Vial estará integrado por el Programa Nacional Seguridad Vial, los Programas Estatales y los programas especiales que para los efectos determinen la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales.

Artículo 34. El Programa Nacional de Seguridad Vial deberá considerar todas las directrices de seguridad vial que convengan los órdenes de gobierno constituyendo el marco orientador para la aplicación de los objetivos en la materia mediante el establecimiento de criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

Este Programa aplicará en todo el territorio nacional y deberá publicarse durante el primer año posterior a la toma de posesión del Ejecutivo del Federal como parte del Programa Nacional de Desarrollo; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

Artículo 35. El contenido mínimo del Programa Nacional Seguridad Vial deberá contener cuando menos:

- I. El diagnóstico;
- II. Las líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo;
- III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de las entidades federativas, municipio y demarcaciones territoriales; que como mínimo deben incluir los siguientes aspectos:
 - a. Equilibrio de las metas de reparto modal para cada entidad, municipio o demarcación territorial desde una perspectiva regional, metropolitana y local;
 - b. Visión Cero para la reducción de incidentes de tránsito;
 - c. Estrategias de mejora de la experiencia del desplazamiento de los usuarios, del Sistema Nacional de Seguridad Vial;
 - d. Mitigación de impactos a la calidad del aire y al cambio climático; y
 - e. Mecanismo de financiamiento, promoción y difusión de la seguridad vial a nivel nacional.
- IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;
- V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;
- VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales; y
- VII. Los mecanismos específicos para la evaluación y actualización del programa.

Artículo 36. Los Programas Estatales y especiales de seguridad vial que elaboren las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales deberán contener como mínimo lo establecido en la disposición anterior.

CAPÍTULO IV DE LOS INSTRUMENTOS DE DISEÑO, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Artículo 37. Para la evaluación y seguimiento de los programas y proyectos en materia de seguridad vial en las entidades federativas en coordinación con los municipios y demarcaciones territoriales, deberán considerar los siguientes elementos:

- I. Sistema de información para la materia de seguridad vial;
- II. Estudios de vialidad;
- III. Estudios de impacto ambiental;
- IV. Auditorías de seguridad vial;
- V. Realizar estudios sobre el impacto a la seguridad vial y estudios de Impacto de Carga; y
- VI. Índices sobre competencia de ciclista.

Artículo 38. El sistema de información y seguimiento de seguridad vial es la base de datos que la Federación deberá integrar y operar con el objetivo de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. Dicho sistema se conformará por información geográfica e indicadores sobre seguridad vial, infracciones y hechos de tránsito, así como información sobre el avance de los proyectos o programa de las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales.

CAPÍTULO V DEL FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 39. A propuesta de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales determinarán los mecanismos para financiar los proyectos en materia de seguridad vial que garantice su pleno ejercicio.

CAPÍTULO VI DE LA CULTURA Y EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 40. La Secretaría será la encargada de fomentar una cultura de respeto al derecho a la seguridad vial de las relaciones entre las personas, las comunidades, así como sus interacciones con el entorno, garantizando la seguridad, la protección a la vida, la cortesía y el respeto a la diversidad.

TÍTULO III SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL Y SUS ACTORES

CAPÍTULO I DEFINICIONES Y ACTORES

Artículo 41. Las personas con discapacidad, los escolares y los ciclistas, tendrán el derecho de paso preferencial, así como a una circulación segura en todas las intersecciones, espacios y zonas donde se encuentren las señalizaciones establecidas para estos rubros, además de las señaladas en los ordenamientos correspondientes.

El transporte público y los conductores de vehículos del servicio de transporte circularan en la infraestructura vial, respetar sus carriles de circulación, las paradas, así como el ascenso y descenso de peatones, dando preferencia a los grupos vulnerables, acatando con estricta responsabilidad todas las disposiciones establecidas en la presente ley y sus reglamentos.

Artículo 42. La Secretaría establecerá los organismos encargados de la prestación de servicios públicos relacionados con el transporte, información y atención de quejas, inconformidades o propuestas efectuadas por usuarios.

Artículo 43. Son Derechos y obligaciones de los peatones, los siguientes:

I. Preferencia sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonales, así como facilidad para abordar las unidades del transporte público;

II. Vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física, emocional y mental;

III. Vivir en centros urbanos organizados a la medida de las personas y no del automóvil, y a disponer de infraestructura incluyente a peatones o ciclistas;

IV. Disfrutar de una seguridad vial, a través de un servicio de transporte público adecuado;

V. Informarse continuamente sobre sus derechos y obligaciones a través de los medios establecidos por la autoridad;

VI. Obedecer las indicaciones de los agentes encargados del apoyo a la seguridad vial;

VII. Las demás que establezcan los gobiernos de los estados en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 44. Son derechos y obligaciones de los ciclistas, los siguientes:

I. Contar con los mecanismos de seguridad vial instaurados por la autoridad competente en términos de esta Ley, y las demás que implementen los gobiernos de los estados, en el ámbito de sus respectivas competencias;

II. Circular en todas las vialidades a excepción de los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado, en condiciones de seguridad, de respeto y a utilizar un carril completo del arroyo vehicular, aun cuando existan carriles exclusivos para su circulación;

III. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento, dispositivos para transportar bicicletas en vehículos de transporte público de pasajeros y taxis;

IV. Respetar el derecho de paso de los peatones;

V. No circular sobre las banquetas ni las áreas reservadas al uso exclusivo de peatones;

VI. Contar con dispositivos visibles, que permitan a los demás usuarios reconocer sus desplazamientos en las vías correspondientes en horario nocturno;

VII. Respetar los límites de circulación establecidos para ciclistas, establecidos por las autoridades correspondientes;

VIII. Atender los estándares de peso y volumen para el traslado de objetos en este medio de transporte, para evitar accidentes viales;

IX. Las demás que establezcan los gobiernos de los estados, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 45. Son derechos y obligaciones de los usuarios de transporte público, los siguientes:

- I. Recibir la prestación de los servicios del transporte público de calidad y en buenas condiciones;
- II. Respetar las tarifas autorizadas por las autoridades correspondientes para la prestación del servicio, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad;
- III. Estar amparados por una póliza de seguros o su equivalente que deberá otorgar el prestador del servicio público, para el caso de cualquier accidente o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;
- IV. Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar a bordo de los vehículos, actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los demás usuarios y del conductor;
- V. Abstenerse de pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias correspondientes;
- VI. No invadir los espacios designados como exclusivos para usuarios con alguna preferencia dentro del sistema de transporte público;
- VII. Atender las disposiciones legales sobre seguridad vial, señaladas en el presente ordenamiento legal;
- VIII. No portar armas, sustancias prohibidas, ni objetos que puedan atentar contra la integridad física de los usuarios, dentro de los medios transporte;
- IX. Las demás que establezcan los gobiernos de los estados, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 46. Son derechos y obligaciones de los conductores de vehículos, las siguientes:

- I. Contar y disponer con los mecanismos de seguridad vial establecidos para un tránsito seguro, así como lo relacionado con la buena calidad de las vías publica destinadas para su circulación, además de contar con los servicios de auxilio y atención vial en caso de siniestros;
- II. Contar con información anticipada sobre modificaciones temporales o permanentes sobre el flujo vehicular o la operación de las vías;
- III. Contar con documentos que acrediten la posesión legal del vehículo, así como las licencias de conducir de acuerdo a los lineamientos establecidos en los ordenamientos correspondientes a la materia;

IV. Denunciar deficiencias e irregularidades en las vías, el manejo de depósitos vehiculares, estacionamientos públicos, procedimientos de sanciones administrativas y en general la prestación del servicio de transporte;

V. Conocer la identidad y acreditación oficial de los inspectores y agentes de tránsito, cuando sean detenidos para inspecciones o sanciones;

VI. Obedecer las indicaciones de los agentes, personal de apoyo vial, promotores voluntarios, así como respetar la señalización vial de acuerdo a lo estipulado en esta Ley y los reglamentos respectivos;

VII. Circular en el sentido que indique la vía; respetar los tramos y horarios que determine la autoridad competente y en caso de tratarse de vías de doble sentido, circular en el costado derecho de la vía, evitando deslumbrar a los conductores del sentido contrario;

VIII. Dar prioridad a los vehículos de emergencia que circulen con las señales luminosas y audibles encendidas;

IX. Atender los lineamientos y señalizaciones establecidos para la circulación en zonas escolares y de discapacitados;

X. Respetar los límites de velocidad, así como atender todas las señalizaciones establecidas para su circulación;

XI. Las demás que establezcan los gobiernos de los estados, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 47. Son obligaciones de los conductores de vehículos automotores atender las disposiciones establecidas en esta ley, así como las que determinen los gobiernos de los estados en el ámbito de sus respectivas competencias, con relación a las personas con discapacidad, escolares, adultos mayores o mujeres embarazadas que, en función de alguna limitación personal, requieran tener alguna preferencia vial.

Artículo 48. Son derechos y obligaciones de los conductores de vehículos de transporte público, los siguientes:

I. Gozar del derecho al trabajo y seguridad social conforme a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo;

- II. Recibir capacitación periódica y actualizada para el correcto desempeño de su trabajo;
- III. Contar con los instrumentos necesarios para el ejercicio de su labor en las condiciones de seguridad establecidas en la Ley;
- IV. Recibir un trato digno y respetuoso por parte de las autoridades y usuarios que utilizan el servicio de transporte;
- V. No ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquier otra índole;
- VI. Prestar el servicio con amabilidad y respeto a los usuarios;
- VII. Portar, en lugar visible, dentro de la unidad de transporte gafete con su nombre y datos;
- VIII. Obtener y portar la licencia o permiso para conducir;
- IX. Abstenerse de conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud o de cualquier otra que implique disminución de sus facultades físicas o mentales;
- X. Proporcionar a los usuarios, un trato correcto, respetuoso y amable;
- XI. Abstenerse de transportar a más personas de las que de acuerdo a la capacidad del vehículo de que se trate;
- XII. No consumir bebidas embriagantes o cualquier tipo de droga, enervantes o sustancia psicotrópica durante el tiempo del servicio;
- XIII. Las demás que establezcan los gobiernos de los estados, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 49. Son derechos y obligaciones de las empresas concesionarias de transporte público, de los concesionarios, de los permisionarios y los arrendatarios, las siguientes:

- I. Prestar el servicio de transporte público en los términos y condiciones señalados en la concesión otorgada, contrato de operación y/o permiso correspondiente;

II. Contar con los instrumentos legales avalados por la autoridad, donde se establezca la relación correspondiente al arrendamiento por la prestación del servicio;

III. Revalidar sus derechos de concesión, siempre y cuando estén al corriente de sus obligaciones como concesionario o permisionario;

IV. Recibir capacitación para mejorar el ejercicio de su función y el cumplimiento de sus obligaciones;

V. Las demás que establezcan los gobiernos de los estados, en el ámbito de sus respectivas competencias.

CAPÍTULO II

DE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 50. Los componentes del Sistema Nacional de Seguridad Vial serán:

- I. Corredores viales;
- II. Espacios públicos peatonales;
- III. Espacios para la transferencia;
- IV. Equipamiento para garantizar la seguridad vial;
- V. Terminales de pasajeros;
- VI. Estacionamientos;
- VII. Depósitos vehiculares.

Artículo 51. La conservación de los corredores viales queda reservada a los gobiernos de las entidades federativas en los tramos que no se consideren dentro de la red de caminos y carreteras federales.

Artículo 52. Las vías primarias, secundarias y locales de las entidades federativas corresponden a los municipios y a las demarcaciones territoriales.

Artículo 53. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en que se ubiquen.

Artículo 54. El Ejecutivo Federal y los gobiernos de las entidades federativas en el ámbito sus atribuciones son los únicos facultados para la instalación y preservación de la señalización vial.

Artículo 55. El Espacio Público Peatonal se clasificará en, por lo menos, los siguientes aspectos:

- I. Vías peatonales;
- II. Banquetas;
- III. Cruces o pasos peatonales; y
- IV. Puentes peatonales.

Artículo 56. El espacio público vial se sujetará a lo siguiente:

- I. Vías para ciclistas;
- II. Vías locales;
- III. Vías secundarias;
- IV. Vías primarias;
- V. Vías metropolitanas;
- VI. Vías regionales;
- VII. Vías de tránsito confinado para transporte público; y
- VIII. Vías preferenciales.

Artículo 57. Las autoridades federales, las autoridades estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los usuarios de la vía pública considerando la jerarquía que establece la presente Ley y los criterios de accesibilidad.

Artículo 58. Los servicios de transporte se clasificarán de la siguiente manera:

- I. Transporte No Motorizado;
- II. Transporte Público; y
- III. Transporte Privado.

Artículo 59 El servicio de transporte público individual no motorizados es el que opera con vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico y se divide en las siguientes modalidades:

- I. Bicicleta; y
- II. Bici taxi.

Artículo 60. El servicio de transporte de carga es el que se presta al público mediante el pago de la contraprestación establecida en la tarifa, para el traslado de bienes o productos.

Artículo 61. El transporte privado es aquel en el cual el propietario de la unidad o unidades automotoras lo utilizan para su uso personal o familiar.

Artículo 62. Las entidades federativas serán las facultades para expedir licencias y permisos de conducir.

Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecidas por esta Ley y las legislaciones estatales.

Artículo 63. El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, conformará un registro nacional de licencias y permisos para conducir con la información que las entidades federativas generen.

Artículo 64. La expedición y cancelación de licencias se sujetará a lo que determinen las autoridades estatales debiendo establecer los requisitos y procedimientos que deberán observarse para los efectos en los respectivos reglamentos.

Artículo 65. Los vehículos automotores de cualquier tipo o clase, según sea el caso, para poder circular dentro del territorio nacional deberán estar inscritos en el Registro Público Vehicular, portar placas de circulación vigentes al frente y en la parte posterior, tarjeta de circulación, calcomanía fiscal vehicular vigente, hologramas engomados de revisión que determinen las normas locales.

Artículo 66. Para preservar el medio ambiente, las autoridades de la materia tomarán las medidas necesarias, en los términos de la Ley del Registro Público Vehicular.

Artículo 67. Las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales establecerán las políticas públicas relativas a la verificación vehicular.

Artículo 68. Los gobiernos de las entidades federativas determinarán de conformidad a las necesidades específicas públicas, lo relativo a los seguros de responsabilidad civil para los vehículos de transporte público y privado, que circulen por las vías públicas.

Artículo 69. Las sanciones para los propietarios de vehículos que no reúnan los requisitos exigidos por esta Ley y sus reglamentos las determinarán las entidades federativas haciendo del conocimiento a la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana para los efectos que establece la presente disposición.

Artículo 70. Se podrán establecer sistemas tecnológicos de vigilancia y control de la operación del transporte público que coadyuven a garantizar la seguridad vial de la población.

TÍTULO IV CONCESIONES Y PERMISOS

Artículo 71. La conformación de los requisitos de explotación de servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades con concesiones o permisos corresponderá a los gobiernos de las entidades federativas en apego a lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

TÍTULO V INSPECCIÓN, VIGILANCIA, INFRACCIONES, SANCIONES

Artículo 72. Corresponderá a la Federación y a las entidades federativas en coordinación con sus municipios y las demarcaciones territoriales, la facultad para vigilar, sancionar y controlar el servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades.

Artículo 73. Las sanciones respectivas deberán aplicarse en las instituciones de tránsito y vialidad de las entidades y sus municipios.

Artículo 74. Las sanciones que se prevé en este título serán las siguientes:

- I. Infracción;
- II. Apercibimientos;
- III. Multa;
- IV. Medidas restrictivas;
- V. Suspensión y cancelación de derechos y;
- VI. Suspensión temporal de concesiones y permisos.

Artículo 75. La aplicación de las infracciones se regulará bajo el tabulador que cada entidad federativa indique en sus ordenamientos, esto en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales.

Artículo 76. Cuando el conductor se encuentre en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes o ingiriendo bebidas alcohólicas se detendrá inmediatamente al vehículo, imponiéndose la sanción, que determinen los gobiernos locales.

En caso de que el conductor sea del servicio de transporte será facultad de las entidades federativas en coordinación con los municipios imponer la sanción correspondiente.

Artículo 77. Es facultad de cada entidad federativa en coordinación con sus municipios y las demarcaciones territoriales para la implementación de puntos de control de alcoholimetría aplicados a conductores de vehículos automotores.

Artículo 78. Corresponde a las entidades federativas el aseguramiento cautelar de vehículos de transporte público y privado por arrendamiento a través de aplicaciones; placas; tarjeta de circulación y los documentos necesarios.

TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. - El Consejo Nacional a que se refiere esta Ley, se instalará dentro de los 180 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto debiéndose reunir por lo menos dos veces al año.

TERCERO. - La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá un plazo de 545 días naturales a partir de su creación, para realizar la integración total de la Registro Nacional de Licencias y Permisos de Conducir, a través de una base de datos nacional que incluirá el registro de accidentes de tránsito, infracciones, reincidencias y sanciones aplicadas.

CUARTO. - Todos aquellos ordenamientos de jerarquía inferior a la presente Ley que se contrapongan a ésta, tendrán que ser adecuados en concordancia

con esta Ley en un plazo no mayor de 365 días naturales a partir de su entrada en vigor.

QUINTO. - Los Congresos locales deberán adecuar su legislación de acuerdo con lo establecido en el presente Decreto, y establecer que se crearán los respectivos Consejos de Seguridad Vial de las Entidades Federativas, encabezados por los respectivos Titulares de los Poderes Ejecutivos locales, e integrados por Titulares que de las dependencias que se estimen pertinentes; así como por tres Alcaldes o Presidentes Municipales de los municipios o demarcaciones territoriales; y, un representante de la academia, y de organizaciones de la sociedad civil.

Dado en el Salón de sesiones de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión a los 22 días del mes de mayo de 2019.

SENADOR PRIMO DOTHÉ MATA

De la Senadora Nancy de la Sierra Arámbaro, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

La suscrita Senadora Nancy de la Sierra Arámbaro, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, de la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 8, numeral 1, fracción I, 164 numeral 1 y 2, y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, conforme a lo siguiente:

Exposición de Motivos

Sobre la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial

El 18 de diciembre de 2020, se publicó el Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial, en el Diario Oficial de la Federación. Una reforma aprobada de manera unánime por el Senado de la República, por su trascendencia nacional y por su relevancia para la protección de los derechos humanos de todas y todos.

Este nuevo panorama constitucional fijó cinco pilares fundamentales para guiar la actividad legislativa del Congreso de la Unión, que son:

1. El reconocimiento del derecho que toda persona tiene a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
2. Establecer que el Congreso de la Unión tendrá la facultad para expedir 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 movilidad y seguridad vial.
3. Establecer la facultad de los Municipios para formular, aprobar y administrar los planes en materia de movilidad y seguridad vial. Así como la obligación de que 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 respectivos, deberán incluir criterios de movilidad y seguridad vial, en la planeación coordinada del desarrollo de dichos centros.

4. Los Consejos Metropolitanos previstos en el artículo 122 Constitucional, y que son conformados con la finalidad de establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación, desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México; se deberán acordar acciones en materia de movilidad y seguridad vial.

5. El mandato constitucional dirigido al Congreso de la Unión de expedir La Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del Decreto.

El régimen transitorio de esta reforma otorgó un plazo de 180 días posteriores a su entrada en vigor para expedir la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial; por lo que **esta iniciativa tiene por objeto cumplir con este mandato constitucional, al presentar un proyecto de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.**

La motivación legislativa de la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial

En este sentido, es pertinente destacar las consideraciones vertidas en ambas Cámaras durante el proceso legislativo de la reforma constitucional citada. En cuanto a las Comisiones de Puntos Constitucionales, Zonas Metropolitanas y Estudios Legislativos, Segunda del Senado de la República, éstas señalaron que, dada la complejidad que rodea a la movilidad y a la seguridad vial en nuestro país, es importante llevar a cabo una regulación integral y coordinada en todos los ámbitos de gobierno que sea visible y contemple todos los problemas que aquejan a las y los ciudadanos en esta materia.

Resaltaron el deber del Estado de velar por la seguridad de las y los ciudadanos, enfatizando que los siniestros viales han alcanzado cifras alarmantes, convirtiéndose en una de las causas de muerte más común, en donde se ven involucrados peatones, ciclistas y motociclistas que se encuentran desprotegidos como consecuencia de un mal diseño vial.

Asimismo, se consideró que ante el hecho de que las colisiones vehiculares son la causa principal de mortalidad en el país, tanto en conductores como en peatones, derivado de las malas prácticas en la conducción de un automóvil, así como un mal diseño vial, es pertinente reconocer que toda persona tiene el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por lo anterior, es esencial que México implemente medidas para hacer las vías más seguras, no sólo para ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías: peatones, ciclistas y motociclistas, toda vez que existen altos índices de mortalidad debido a que no se llevan a cabo con alto rigor las medidas de seguridad ya implementadas en nuestro país, así como en el resto del mundo. Es por

eso que se aprobó la reforma constitucional antes descrita, que da pie a la presente iniciativa.

Con la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se otorga la mayor protección a las y los ciudadanos, sentando la base para la homologación de normas que rigen el comportamiento de las y los usuarios de la vía pública, las cuales fijarán las bases para los nuevos Reglamentos de Tránsito. De esta manera, se busca lograr un mayor control respecto a las conductas de las y los usuarios y así, tener una mejor aplicación de los principios constitucionales que ahora rigen a esta materia.

Se aclaró desde este proceso legislativo que el propósito de la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial es disminuir y erradicar los altos índices de mortalidad por accidentes viales, asegurando la integridad física de las y los peatones, ciclistas y motociclistas, quienes suelen ser las y los más vulnerables a los accidentes viales. Lo anterior, aunado a la relevancia de que la Federación, entidades federativas y los municipios, desde el ámbito de sus competencias, logren una planeación y coordinación efectiva en la materia, optimizando el derecho a la movilidad, conservando el bienestar social y las buenas prácticas internacionales.

Por lo que hace a la discusión en la Cámara Baja, las y los diputados ahondaron respecto al derecho a la movilidad desde una visión colectiva, a través de la cual puede entenderse como “el derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción”.¹

Las y los legisladores invocaron a las impactantes cifras que ha arrojado el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), que incluyen lo siguiente:

- 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

¹ CDHDF, & ITDP. (2012). Informe Especial del Derecho a la Movilidad. México: CDHDF. Obtenido de <http://cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>

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, 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.

Si bien estas consideraciones son relevantes para comprender cabalmente el sentido de la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial, no deben soslayarse los compromisos internacionales que el Estado Mexicano ha suscrito en la materia. Por lo que es especialmente importante destacar la relación del tema con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

La Agenda 2030 en relación con la movilidad y la seguridad vial

La **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible** prevé a la movilidad y seguridad vial como factores esenciales para la prosperidad. Esta estrategia multilateral es un plan de acción global aprobado el 25 de septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU), mediante la Resolución "Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", suscrito por sus 193 Estados Miembros, México entre ellos, que busca orientar esfuerzos hacia el desarrollo sostenible en las dimensiones económica, social y ambiental.

Este compromiso internacional es una hoja de ruta para erradicar la pobreza, proteger al planeta y asegurar la prosperidad para todos. Para materializar esos fines, la Agenda 2030 propone 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con metas específicas, que constituyen una agenda integral y multisectorial.

Para efectos de la presente iniciativa, cobra especial relevancia **ODS 3**: Garantizar una **vida saludable** y promover el **bienestar universal**, que plantea las siguientes metas:

Meta 3.6: Para 2020 **reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes 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.

Así como deben destacarse el **ODS 13**, que nos convoca a **adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos**. En este sentido, es pertinente señalar las siguientes metas:

- **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

Debemos tener en cuenta que la falta de seguridad vial es la primera causa de muerte en niñas y niños de 5 a 9 años y la segunda en las y los jóvenes entre 10 y 29 años. Al tiempo que hay que tener presente que la necesidad de nuestro país de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del país, cuyo primer generador es el uso del vehículo automotor el cual corresponde al 22.9% de emisiones de gases de efecto invernadero, que contaminan al aire que respiramos. Por lo que debe decirse que esta problemática representa un importante reto en materia de salud pública y protección al medio ambiente en México en México. Impulsar leyes y políticas públicas que fomenten la seguridad vial y la movilidad sostenible ayuda a cumplir estas metas y otras que a continuación se indicarán.

La iniciativa que se propone también tendría un impacto significativo en el **ODS 11**: Lograr que las **ciudades y los asentamientos** humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y **sostenibles**, pues propone las siguientes metas:

- **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.

Además, de las más de 16 mil personas que fallecen al año como consecuencia de la falta de seguridad vial, el 44% lo constituyen peatones, el 20% personas en motocicletas y el 2% personas en bicicleta. Lo cual refleja que aquellas personas que escogen caminar o que solo tienen este recurso para movilizarse, se encuentran en una situación particular de desventaja frente a las demás personas usuarias de las vías públicas. Además, debe destacarse que las víctimas de estos siniestros por lo general son personas adultas mayores o personas con discapacidad. Es por ello que la aprobación de esta iniciativa también impactaría en los **ODS 1: Fin de la Pobreza** y **10: Reducción de las Desigualdades**, que contienen las siguientes metas:

- **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, sociales y ambientales.

- **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**.
- Por otro lado, los cruces escolares seguros, las vías públicas para las mujeres y las y los trabajadores deben ser una prioridad para el Gobierno mexicano, en atención a los **ODS 4, 5 y 8**, que buscan la **Educación de Calidad, Igualdad de Género, y Trabajo Decente y Crecimiento Económico** respectivamente, ya que proponen las siguientes metas:
 - **Meta 4.7:** De aquí a 2030, asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante **la educación para el desarrollo sostenible y los estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia**, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible
 - **Meta 4.a:** Construir y adecuar instalaciones educativas que tengan en cuenta las necesidades de los niños y las personas con discapacidad y las diferencias de género, y que ofrezcan **entornos de aprendizaje seguros, no violentos, inclusivos y eficaces para todos**.
 - **Meta 5.1:** Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.
 - **Meta 5.2:** **Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas** en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.
 - **Meta 8.8:** Proteger los derechos laborales y **promover un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todos los trabajadores**, incluidos los trabajadores migrantes, en particular las mujeres migrantes y las personas con empleos precarios

Estas metas son de especial relevancia porque, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo en América Latina y el Caribe, **más del 50% de las personas usuarias de los sistemas de transporte público son mujeres**. No obstante, las políticas y proyectos de movilidad para atender a esa mitad de la población han sido las mismas que para atender a las necesidades de los hombres, considerándose así, políticas neutras al género, aun cuando internacionalmente se ha enfatizado que las políticas públicas de movilidad y transporte deben cuestionar el supuesto de la neutralidad en términos de género, debido a que las necesidades, patrones de viaje y problemáticas

que enfrentan las mujeres al moverse son diferentes a las de los hombres.² En consecuencia, **es válido concluir que cualquier política en esta materia debe realizarse con perspectiva de género.**

En relación con la infraestructura, ésta es uno de los pilares de los sistemas seguros de seguridad vial y por ello impacta directamente en el ODS 9, el cual procura lograr la construcción de infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible, así como fomentar la innovación. Particularmente, en su meta 9.1 que plantea desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

Esto guarda una especial relación con el Plan Mundial para el Desarrollo de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, cuyo Pilar 2 son **las vías de tránsito y movilidad más seguras.**

Con base en lo anterior, se pretende visibilizar con claridad la interseccionalidad que existe entre los ODS y los derechos humanos. Para ello, debe recalcarse que los gobiernos de las entidades Federativas y Municipios jugarán un papel fundamental en la implementación de esta Ley y, por ende, de la Agenda 2030.

Desde la Comisión Especial para la Agenda 2030 del Senado, hemos reiterado en múltiples ocasiones que la materialización de los ODS y sus metas solo sucederá si se comienza a transformar a nuestra sociedad desde lo local.

La Federación debe cumplir a cabalidad con las obligaciones que esta iniciativa le impone, pero siempre debemos tener presente que se estableció la concurrencia de los tres órdenes de gobierno en esta materia desde la Constitución, porque las entidades Federativas y localidades conocen mejor que nadie los retos que sus respectivos territorios enfrentan para asegurar movilidad sostenible, y porque ellos también tienen la responsabilidad de brindar seguridad a sus habitantes.

Sobre el proceso de elaboración de la presente iniciativa

²BID, 2019. Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México, recuperado de, https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/An%C3%A1lisis_de_la_movilidad_accesibilidad_y_seguridad_de_las_mujeres_en_tres_Centros_de_Transferencia_Modal_CETRAM_de_la_Ciudad_de_M%C3%A9xico_es.pdf citado en Iniciativa de reforma de la LGAHOTDU https://diputadosciudadanos.mx/sites/default/files/ley_gral_asentamientos_humanos.pdf

Por las consideraciones hasta ahora vertidas, la sociedad civil representada por la **Coalición Movilidad Segura**, en conjunto con otros agentes gubernamentales, trabajó arduamente en la elaboración de la iniciativa que ahora se presenta.

La Coalición Movilidad Segura está conformada por más de 60 organizaciones de la sociedad civil y especialistas, con presencia en 25 del país y, debe destacarse, ha impulsado este proceso legislativo desde el año 2014.³ La Coalición agrupa a diversas organizaciones, personas expertas y profesionales en movilidad y seguridad vial, que han trabajado en colaboración para que todas las personas podamos transitar sin miedo por las calles y carreteras de México. Esta asociación ha impulsado la creación de mecanismos normativos, institucionales y financieros que aseguren la implementación de acciones efectivas para prevenir las muertes por accidentes viales desde los tres niveles de gobierno. Se trata de una red plural que pone en el centro a las personas, tomando en cuenta la perspectiva y las necesidades de los grupos vulnerables, para prevenir el dolor y la muerte en las vías.

En atención al enorme esfuerzo que está detrás de este proyecto de ley, es importante dar crédito de aquellas mexicanas y mexicanos que han hecho de esta iniciativa una Ley. Por ello hoy, nombramos a todas esas organizaciones que conforman a la Coalición Movilidad Segura, quienes han luchado incansablemente por transformar la política pública en materia de movilidad y seguridad vial: familiares de víctimas de siniestros viales, Bicitekas A.C., Céntrico S.C., Reacciona por la Vida A.C., Abogados con Cámara, Aguas con la Bici A. C., Alcaldía de la bicicleta de CDMX, Alianza por la Movilidad Activa, A.C., ANASEVI, A.C., Asoc. de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México, A.C., Asociación Queretana de Ciclismo A.C., Bici Ori Paz, BiciEscuela Aguascalientes y BYCS Aguascalientes, Bicired México, Bicirutas Tepic, Bien A.C., Bike AdvendTours, Bukis a la Calle, CADENA, CicloTurixes A.C., Consejo Ciclista Poblano, CAMINA, Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., Caminatubela,, Centro de Atención a la Mujer Trabajadora de Chihuahua, Cesvi México, Chihuahua En Bici A.C., Cholula en Bici, City Manager Lab, Ciudad Activa, Click Por Amor Abróchalos ,Colectivo Ciclocultural Coyote Bike Rider, Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla, Construyendo Ciclovías Rurales, Cultura Vial, El Poder del Consumidor, En Bici Sí Zamora A.C., Ensenada Se Mueve, Espacio Público, Filosofía y Letras Fridas En Bici A.C., Fundación Tláloc, Fundación Xihmai A.C., Huiziquetla "Pedaleando Andamos", Iniciativa por la Movilidad sustentable y segura, MANU VIVE AC, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, J.A.I.M.E. , Libre a bordo, Libre Acceso, A.C., Liga Peatonal, Liga Peatonal, México Previene, Movilidad para todxs, Movilidad y Desarrollo México, Movimiento de Activación Ciudadana A.C. (MovAC), Mujeres en Movimiento (Women in Motion), Oaxaca por la Movilidad, Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida, PeatonosPrimero, Peatonline, Polibikes, Proacción por

³ Coalición Movilidad Segura, 2021, <http://coalicionmovilidadsegura.mx/>

mi Comunidad A.C., Puebla Vigila A.C., Pueblo Biciclero, Red salvaguarda, Red Urbana, Refleacciona con Responsabilidad A.C., REMEMOS, Ruedas del Desierto A.C., Tecate en bici, Transita Seguro, Transporte Digno Puebla, UCIQ -Unión de Asociaciones de Ciclistas de Querétaro, URBE León, Víctimas de Violencia Vial A.C., Vida Sobre Ruedas (CSP A.C.), Visión urbana 2029, Vixi Escuela A.C., WRI México, Ximahi y Movilidad para todos.

Las labores de estas agrupaciones iniciaron un miércoles 18 de noviembre del 2020, cuando se inauguraron las mesas de trabajo **Hacia una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, coordinadas por la Coalición y convocadas en conjunto con la **Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado de la República**, la **Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad de la Cámara de Diputados**, la **Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano**, el **Encuentro Nacional de Diputados Locales por la Movilidad**, la **Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad** y la **Asociación Mexicana de Institutos Municipales de Planeación**. Las mesas de trabajo se realizaron del 23 de noviembre al 2 de diciembre, en las cuales participaron especialistas de todos los sectores y se contó con los mensajes de la **Senadora Patricia Mercado**, Presidenta de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad; la **Diputada Pilar Lozano**, Presidenta de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial; el **Diputado Javier Hidalgo**, Integrante de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial; y el **Diputado Ernesto Palacios**, integrante de la Comisión de Puntos Constitucionales.

La metodología de estas mesas consistió en preparar desde la Coalición una selección de artículos a discutir, tomando como base el proyecto de iniciativa de Ley General de Seguridad Vial presentado en febrero de 2019 por **Céntrico, Bicitekas y Reacciona por la Vida, y más organizaciones de sociedad civil**. Dicho proyecto fue retomado y presentado formalmente el 30 de abril de 2019 por el Senador Martí Batres, presidente en turno del Senado de la República y la senadora Patricia Mercado, presidenta de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad.⁴ Además, se incluyeron nuevas propuestas de artículos sobre movilidad, derivado de la reforma constitucional del derecho a la movilidad y la facultad del congreso de legislar en materia de movilidad y seguridad vial.

En total, participaron 103 personas en las 5 mesas temáticas: seguridad vial, infraestructura vial, servicios de transporte, tránsito y circulación y gestión de la demanda⁵. El 10% de las personas participantes fueron legisladores o sus asesores,

⁴ Iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley General de Seguridad Vial, 2019.

http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2019/04/asun_3872581_20190430_1556632324.pdf

⁵ Los videos de la inauguración y de las mesas de trabajo con especialistas coordinadas por la Coalición Movilidad Segura se pueden consultar en el siguiente link: <http://centrico.mx/?p=485>

10% representantes del gobierno federal, 11% de gobiernos locales, 47% especialistas, 10% del sector privado, y 14% de sociedad civil.

Con respecto al proceso, la Coalición Movilidad Segura recibió comentarios positivos de legisladores y especialistas por el trabajo de las mesas, resaltando el esfuerzo por realizar un proceso abierto, con diversidad de participantes y divergencia en opiniones, así como reconocieron la gran moderación y el esfuerzo por presentar un documento con articulado sobre el cual se sugirieron modificaciones puntuales.

A partir de estos acontecimientos, el 28 de enero de 2020 se compartió con los 103 participantes de las mesas una versión preliminar del proyecto de iniciativa de Ley que incluye las aportaciones de las diferentes mesas. También se compartió la versión en línea donde se podían hacer las sugerencias de modificaciones directamente, estableciendo como límite el 3 de febrero para recibir observaciones.

Además de los comentarios realizados directamente al documento en línea, se recibieron 27 documentos con observaciones, recomendaciones y propuestas de modificación del articulado por parte de diferentes sectores interesados y especialistas en la materia.

El 18 de febrero siguiente, se realizó la presentación oficial al público de la propuesta de Ley de la Coalición Movilidad Segura,⁶ donde tuve el gusto de participar hablando de la importancia de la Ley para la Agenda 2030. Durante el evento se contó con la participación de la diputada Dulce María Sauri Riancho, presidenta de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, quien mencionó que “es admirable ver como un conjunto de organizaciones de la sociedad civil trabajan de forma coordinada para proponer a los legisladores una propuesta de Ley o reforma a la normatividad vigente. Trabajaremos para que antes de que concluya este periodo legislativo podamos tener aprobada esta Ley”.

Por su parte, el senador Oscar Eduardo Ramírez, presidente de la Mesa Directiva del Senado señaló que “Esta propuesta seguramente tendrá unanimidad en el Senado. Me comprometo con el trabajo de mis compañeros, compañeras y la sociedad civil, a que llevaremos este tema con prisa y responsabilidad”.

Al evento también asistieron las senadoras Patricia Mercado, Xóchitl Gálvez, Verónica Delgadillo; las y los diputados Pilar Lozano Mac Donald, Javier Hidalgo, Aleida Alavez y Adolfo Torres. También se presentaron Andrés Lajous, **Secretario de Movilidad de la Ciudad de México**; el Diputado Jonadab Martínez; **Presidente del Encuentro Nacional de Diputados Locales por la Movilidad** y Luis Carlos Lara Damken, **Presidente de la Asociación Mexicana de Institutos Municipales de Planeación**.

⁶ Transmisión en vivo por el Canal del Congreso

https://www.canaldelcongreso.gob.mx/voda/reproducir/1_c4e217u8/Presentacion_del_Proyecto_de_Iniciativa_de_Ley_General_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_Modalidad_a_distancia

Se contó con el mensaje del Dr. Miguel Malo Serrano, **representante en México de la Organización Panamericana de la Salud**; de Javier Garduño, **Titular de la Unidad de Planeación y Desarrollo Institucional de SEDATU** y de Emilio Saldaña Hernández, **Titular de la Unidad de Enlace de la Secretaría de Gobernación**.⁷

Como puede advertirse, esta iniciativa constituye una propuesta de ciudadanos y ciudadanas especialistas, nacionales e internacionales, en materia de seguridad vial y movilidad. Es un instrumento que aportará a la construcción de una propuesta técnicamente sólida, participativa y con acuerdos sociales previamente trabajados, con un consenso parlamentario. Es por eso que, a continuación, se precisa el objeto de este proyecto de ley.

Objeto de la iniciativa

Desde luego, el fin primordial de esta iniciativa es promover, respetar, proteger y garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Para ello, se plantean los siguientes objetivos específico:

1. Establecer un piso mínimo legal para las 32 entidades federativas, retomando estándares ya reconocidos y efectivos a nivel local, en cuatro áreas clave: infraestructura vial, servicios de transporte, tránsito, y gestión de la demanda de movilidad.
2. Reconocer de manera explícita a las externalidades sociales, de salud, cambio climático, ambientales y económicas que tienen las políticas públicas de movilidad, la regulación y control de obras y actividades privadas y públicas, así como la inversión de recursos públicos.
3. Cumplir las metas asumidas por el Estado mexicano en materia de emisiones de gases de efecto invernadero, accidentes de tránsito, obesidad, calidad del aire, accesibilidad urbana y calidad, cobertura y asequibilidad de los sistemas de movilidad, en especial en las ciudades del país.
4. Proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas seguros.
5. Lograr una coordinación efectiva entre los tres órdenes de gobierno a través de la integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el cual se propone en esta iniciativa, y tiene por objeto la implementación

⁷ La grabación del evento se puede ver en el siguiente enlace: <https://fb.watch/3KrYnt6vbY/>

coordinada de principios, elementos, acciones, planes, criterios, instrumentos, políticas, servicios y normas.

Justificación de la Iniciativa

Como ya se señaló, el mandato constitucional requiere reglamentar el derecho humano a la movilidad, con la finalidad de dotar al país de sistemas de movilidad urbanos e interurbanos eficientes, de calidad, asequibles y suficientes.

En este contexto, México es un país firmante de la Declaración de Estocolmo y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la que se refrendó el compromiso para lograr una reducción del 50% en las muertes y lesiones por siniestros viales y se pone un gran énfasis en la promoción de la movilidad activa como estrategia de seguridad vial, para el año 2030.⁸

Es por eso que debemos mencionar que nuestro país se encuentra en un momento clave para la movilidad urbana: se enfrenta a la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del país, cuyo primer generador es el uso del vehículo automotor el cual corresponde al 22.9% de emisiones del país.⁹ Además, los altos costos asociados al uso del automóvil como son las emisiones, congestión, accidentes y sedentarismo hacen que el costo acumulado llegue hasta el 5% del PIB en las ciudades.

Reducir estos costos es prioritario y de interés público, no solo porque estamos en las puertas de una emergencia climática global, sino porque además se trata de un costo regresivo que afecta más a los sectores de menor ingreso.

Por otro lado, los siniestros de tránsito en el territorio mexicano son la primera causa de muerte de niños entre los 5 y 9 años, mientras la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendido entre los 20 y 29 años.¹⁰ Además, cada año fallecen más de 15,000 personas en siniestros de tránsito que le cuestan 1.7% del PIB a nuestro país.

⁸ Declaración de Estocolmo, Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020
<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

⁹ 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

¹⁰ INEGI, 1 Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>

A nivel nacional, las cifras oficiales indican que más de 15 mil mexicanos o mexicanas fallecen cada año por atropellamientos, choques, caídas y volcaduras. Una cifra alarmante e inaceptable de 12 fallecidos 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 convencer al público de este escenario no es, ni debe ser, normal o aceptable.¹¹

Cabe señalar que, durante el monitoreo nacional de medios digitales de 2019, se documentaron 2,957 fallecidos atropellados en las distintas entidades federativas. El 84.0% de estos fueron peatones, el 15.2% ciclistas y el 0.8% restante caídos y conductores/pasajeros de vehículos no motorizados, recreativos o de movilidad personal.¹²

Lamentablemente, 2 de cada 3 responsables de atropellamientos mortales se dan a la fuga y quedan impunes; por lo que es necesario establecer cambios en los Códigos Penales de los estados, a fin de sancionar esta conducta. Fugarse del sitio del atropellamiento puede estar relacionado con la falta del cumplimiento legal en la mayor parte de los estados respecto a tener que estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros. La velocidad es el mayor factor de riesgo documentado para peatones y ciclistas. Es necesaria una agresiva política de rediseño vial, al igual que de vigilancia mediante radares y cámaras. Las víctimas tienden a concentrarse en los adultos mayores y las personas con discapacidad. Por ello, debe ser obligatorio diseñar calles y carreteras que protejan a las y los usuarios más vulnerables. Es urgente avanzar en registros estatales coordinados, que incluyan datos de licencia, placas, infracciones, a fin de reducir el número de personas que operen vehículos de manera riesgosa para la sociedad.¹³

A la luz de lo anterior, la seguridad vial ha ido incorporándose en las agendas internacionales de una manera reformada que coloca al diseño vial como un elemento clave en la prevención de accidentes, y difiere de una aproximación tradicional en la que los usuarios cargan con la responsabilidad de sus lesiones y daños. Precisamente, el Manual de Calles de la SEDATU resalta la importancia que tiene en la reducción de la siniestralidad vial, los cambios de comportamiento de los usuarios en las calles, y tiene

¹¹ Céntrico, 2019 <http://niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-NUMV-2019.pdf>

¹² Céntrico, 2019 <http://niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-NUMV-2019.pdf>

¹³ Céntrico, 2019 <http://niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-NUMV-2019.pdf>

como compromiso, promover diseño de redes viales en las que los hechos de tránsito no representen muertes o heridas de gravedad.¹⁴

Además, existe una gran variedad de estudios y documentación técnica, tanto nacional como internacional, acerca de los beneficios para los consumidores y usuarios vulnerables de las vías de poder aumentar la incorporación progresiva de sistemas de seguridad vehicular para salvar vidas y la incorporación de sistemas comprensibles de información al consumidor sobre el desempeño de seguridad vehicular de los automóviles. Si implementáramos estas medidas en México, podrían salvarse por lo menos 5,627 vidas al año.¹⁵

Diversos estudios científicos han concluido que la actividad física es importante para la salud. Reducir los hábitos sedentarios y reconocer e invertir en la actividad física para prevenir y tratar las Enfermedades Crónicas No Transmisibles (ECNT) representa una oportunidad para el país. Incentivar la movilidad activa -peatonal y ciclista- ofrece beneficios de salud pública y puede repercutir positivamente en los sistemas de la salud, el medio ambiente, el desarrollo económico, el bienestar comunitario y la mejor calidad de vida para todos.¹⁶

Por lo tanto, en la medida que se consideren acciones para promover una movilidad sustentable con la visión de igualdad de género, mayor conectividad e inclusión social, favorecer un acceso a la salud pública, la generación de empleos de calidad y promover un desarrollo con disminución de la huella ambiental, se promoverá el cumplimiento de diversos ODS. Este potencial puede incluso favorecer inversiones productivas que

¹⁴ SEDATU, 2019 Manual de calles,

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

¹⁵ 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://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mejora_de_los_est%C3%A1ndares_de_seguridad_de_los_veh%C3%ADculos_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_a_trav%C3%A9s_de_la_adopci%C3%B3n_de_Reglamentos_ONU_y_sistemas_de_informaci%C3%B3n_al_consumidor_Informe_final_del_Proyecto_Bien_P%C3%ABlico_Regional_BPR.pdf

¹⁶ SSA, SEDATU, SCT, Semarnat; oficina de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en México y más de 100 organizaciones de la sociedad civil., Movilidad 4s para México: Saludable, Segura, Sustentable y Solidaria. Plan de Movilidad para una nueva normalidad <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/movilidad-4s-para-mexico-saludable-segura-sustentable-y-solidaria-plan-de-movilidad-para-una-nueva-normalidad>

promuevan un gran impulso ambiental, dada la alta urbanización y motorización privada que existe en América Latina.¹⁷

Así, la movilidad es un concepto emergente en el marco legal en México. Hasta antes de 2012, las referencias que había eran sumamente limitadas y ninguna de ellas relacionadas con instrumentos normativos. Lo que sí existía eran dos conceptos complementarios, pero generalmente aislados uno del otro: transporte, vialidad y tránsito. Solo a partir de 2016, con la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), se define por primera vez la movilidad como la “capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma” (art. 3 fr. XXV), como un elemento en la gestión de los asentamientos humanos.

La inclusión del derecho a la movilidad en la Constitución Mexicana es un proceso de reconocimiento progresivo de los derechos incorporados a través de la Nueva Agenda Urbana (ONU, 2017) y los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS): la movilidad está prevista en los puntos 100 y 113-118 de la Nueva Agenda Urbana y en 11 metas de los ODS. De las 32 entidades que tiene el país, en 15 de ellas hay leyes de movilidad. A partir del informe de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México y el Instituto para el Transporte y el Desarrollo, los estados han ido progresivamente incorporando el derecho a la movilidad, en sus legislaciones estatales. La primera entidad que lo hizo fue la Ciudad de México (el entonces Distrito Federal) en su Ley de Movilidad, en julio de 2014. A la fecha, se ha incorporado el derecho en cinco constituciones estatales: Ciudad de México, Estado de México, Nuevo León, Oaxaca y Quintana Roo.¹⁸ Por lo tanto, es momento de expedir una Ley General que cumpla con la importante encomienda de establecer las regulaciones mínimas que los estados deberán cumplir en esta materia tan relevante para proteger la vida de las y los ciudadanos.

Contenido de la iniciativa

Este proyecto de ley contempla 119 artículos agrupados en seis títulos: 1) Disposiciones preliminares, que define el objeto, glosario y principios generales de la Ley; 2)

¹⁷ CEPAL, “Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina” https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44902/1/S1900406_es.pdf, citado en Iniciativa de reforma de la LGAHOTDU https://diputadosciudadanos.mx/sites/default/files/ley_gral_asentamientos_humanos.pdf

¹⁸ Endimov- Céntrico, 2020, Radiografía de las Leyes de Movilidad en México, <http://centrico.mx/docs/radiografia.pdf>

Autoridades y distribución de facultades; 3) Instrumentos generales, relativos a la información, planeación, financiamiento, participación y registros; 4) Sistemas de movilidad, que contempla la regulación de los subsistemas vial, de transporte, de tránsito y de gestión de demanda; 5) Seguridad vial; y 6) Infracciones y sanciones. De tal manera que el índice de la Ley sería el siguiente:

Índice

Índice.....	17
Título Primero. Disposiciones preliminares	20
Capítulo Primero. Objeto de la ley	20
Capítulo Segundo. Glosario	21
Capítulo Tercero. Principios generales	25
Título Segundo. Autoridades y distribución de facultades.....	29
Capítulo Primero. Autoridades	29
Capítulo Segundo. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial	37
Título Tercero. Instrumentos generales.....	40
Capítulo Primero. Información de la movilidad y seguridad vial.....	40
Capítulo Segundo. Planeación de la movilidad y la seguridad vial	41
Capítulo Tercero. Financiamiento de la movilidad y la seguridad vial.....	42
Capítulo Cuarto. Participación	44
Capítulo Quinto. Registros de movilidad	45
Título Cuarto. Sistemas de movilidad.....	45
Capítulo Primero. Subsistema vial	46
Sección Primera. Categorización del subsistema vial	46
Sección Segunda. Principios del sistema vial.....	47
Sección Tercera. Diseño y operación vial.....	48
Sección Cuarta. Instrumentos de diseño vial.....	51
Capítulo Segundo. Subsistema de transporte.....	52
Sección Primera. Principios y estándares mínimos	53
Sección Segunda. Integración de los servicios de transporte	54
Sección Tercera. Instrumentos de servicios de transporte	57
Capítulo Tercero. Subsistema de tránsito	57
Capítulo Cuarto. Subsistema de gestión de demanda.....	58

Sección Primera. Medidas de gestión de demanda.....	58
Sección Segunda. Estacionamiento	58
Sección Tercera. Instrumentos de movilidad.....	59
Sección Cuarta. Instrumentos de desarrollo urbano.....	61
Título Quinto. Seguridad vial	62
Capítulo Primero. Tránsito seguro	62
Sección Primera. Principios	62
Sección Segunda. Normas de seguridad	63
Sección Tercera. Velocidad	63
Capítulo Segundo. Conductores seguros	64
Sección Primera. Control de conductores	64
Sección Segunda. Licencias de conducir	65
Capítulo Tercero. Vehículos seguros.....	66
Sección Primera. Vehículos nuevos	66
Sección Segunda. Verificación vehicular.....	67
Capítulo Cuarto. Víctimas de siniestros viales	68
Sección Primera. Derechos de las víctimas de siniestros viales	68
Sección Segunda. Atención médica prehospitalaria para víctimas de siniestros viales	68
Título Sexto. Infracciones y sanciones	69
Transitorios	69

En general, el contenido de la iniciativa puede agruparse en dos grandes ejes: **movilidad** y **seguridad vial**.

En cuanto a la **movilidad**, se prevén principios, obligaciones e instrumentos para la gestión de los sistemas de movilidad estatales y urbanos, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes, en el marco de cuatro subsistemas:

- a. **Infraestructura vial:** comprende el diseño, construcción, mantenimiento y operación de las vías públicas.
- b. **Servicios de transporte:** las actividades que se prestan para satisfacer las necesidades de traslado de personas y bienes.

- c. **Tránsito:** el control de la circulación de vehículos en la vía pública para asegurar la protección y seguridad de todos los usuarios de la vía, el uso eficiente y adecuado de la red vial, y la reducción de externalidades sociales y ambientales.
- d. **Gestión de la demanda de movilidad:** el conjunto de medidas, acciones y programas dirigidos a hacer más eficiente el sistema de movilidad a través de la reducción de la demanda del uso del automóvil particular.

Por lo que hace a la **seguridad vial**, se establecen disposiciones e instrumentos que permitan reducir las lesiones graves y fallecimientos derivados de accidentes de tránsito, y cumplir con las metas comprometidas por México en el marco de la Declaración de Estocolmo de Seguridad vial y de la Agenda 2030, a través de lo siguiente:

- a. **Registros:** servirán para coordinar instituciones y compartir información de licencias, registros, infracciones y demás instrumentos de control entre las 32 entidades y la federación.
- b. **Diseño vial:** aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las vías públicas en beneficio de todos los usuarios de las vías, especialmente los más vulnerables.
- c. **Uso de vehículos más seguros:** Alentar el despliegue de mejores tecnologías de seguridad en los vehículos, combinando la armonización de las normas internacionales pertinentes y la información a consumidores.
- d. **Usuarios de la vía:** Promover disposiciones y mecanismos para reducir los factores de riesgo como la conducción a alta velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, así como aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad, dispositivos de retención infantiles, casco en el caso de motociclistas.
- e. **Atención médica prehospitalaria:** Aumentar y mejorar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito.

Los instrumentos que contiene la iniciativa para entrelazar estos factores y lograr una política pública coordinada y eficaz en esta materia son:

1) La creación de una vertiente de movilidad en el **Programa de Mejoramiento Urbano**, o en su caso un programa presupuestario específico, que permita el apoyo técnico y financiero a proyectos de infraestructura, servicios de transporte, control del tránsito y gestión de la demanda a nivel local, que cumplan con criterios de solidez financiera, replicabilidad, coparticipación privada y gestión adecuada del riesgo.

2) Una **reforma al Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo**, con el fin de dotar de eficiencia, control y transparencia presupuestal a un programa clave en la construcción de infraestructura para el transporte masivo, e integrando a la SEDATU en

la elaboración de lineamientos, planeación y evaluación de los proyectos en coordinación con SHCP y SCT.

3) La incorporación de criterios ambientales de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, y sociales como los costos a la salud por choques y atropellamientos viales, sedentarismo, accesibilidad urbana y tránsito inducido, en las **metodologías de costos generalizados de viaje utilizados en los análisis costo-beneficio de proyectos de inversión pública**.

4) La creación de un **Registro Nacional de Movilidad** consistente en protocolos de gestión de información estandarizada para las 32 entidades, de datos de licencias, vehículos, infracciones, accidentes y póliza de seguro obligatorio.

5) La elaboración de un **Sistema de Planeación Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**, que contenga herramientas de planeación a diferentes niveles, al igual que metodologías, indicadores y protocolos para diseñar, implementar y evaluar las políticas públicas en la materia.

En otras palabras, esta iniciativa parte de las premisas de que: las y los seres humanos nos equivocamos; ningún error debería costar una vida; y ninguna muerte de tránsito es aceptable. Con esto en consideración, hoy presento este proyecto de ley en aras de alcanzar un futuro sostenible en el que nadie muera a causa de siniestros viales, en el que el sistema vial garantice una responsabilidad compartida, y en el que nuestro entorno y los vehículos se adapten a las condiciones de las y los ciudadanos.

Todas y todos somos potenciales víctimas de la falta de movilidad y seguridad vial. Por ello, tenemos un deber constitucional y moral de impulsar esta legislación.

Por lo antes expuesto y fundado, me permito someter a la consideración de esa Soberanía el siguiente:

DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo Único. Se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Título Primero. Disposiciones preliminares

Capítulo Primero. Objeto de la ley

Artículo 1. Objeto de la ley. Esta Ley es de orden público e interés y observancia general en toda la República. Es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial y tiene por objeto:

- I. Establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;
- II. Establecer los mecanismos enfocados a reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales;
- 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, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción, XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- IV. Definir los mecanismos de participación y coordinación entre todos los sectores, con la finalidad de alcanzar los objetivos previstos en esta Ley.

Artículo 2. El derecho a la movilidad tiene 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 a las calles y a los sistemas de transporte;
- III. La movilidad eficiente de personas y bienes;
- 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 mecanismos de exclusión o diferenciaciones desventajosas al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad.

Artículo 3. Interés público. Se considera de interés público:

- I. La infraestructura vial, así como sus elementos auxiliares y conexos, a fin de que sea eficiente y segura para todas las personas usuarias de la vía.
- II. La prestación de servicios de transporte de personas y de bienes.
- III. El control del tránsito y la circulación de vehículos en las calles, para prevenir, reducir y evitar al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito.
- IV. La reducción de externalidades negativas derivadas de la movilidad de personas y el transporte de bienes.

Capítulo Segundo. Glosario

Artículo 4. Glosario. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. Actividad Física: Actos motores propios del ser humano, realizados como parte de sus actividades cotidianas.
- II. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de

- vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a las personas usuarias, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;
- III. Atención médica prehospitalaria: es la otorgada al paciente cuya condición clínica se 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; comprende desde los primeros auxilios que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias;
 - IV. Calle: Vía pública ubicada en un centro de población.
 - V. Centros de Población: Áreas constituidas por las zonas urbanizadas y las que se reserven para su expansión.
 - VI. Conurbación: Continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población.
 - VII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción prevista en favor de la seguridad de la vida y la salud de los usuarios vulnerables de la vía pública
 - VIII. Ecozona: Instrumento de regulación y fomento urbano ambiental, aplicable en un espacio delimitado del territorio, que tiene por objeto implementar políticas públicas y acciones específicas orientadas al desarrollo urbano sustentable y a la recuperación de la calidad del aire, conforme a la normativa general y específica aplicable que al efecto se expida.
 - IX. Especificaciones técnicas: parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías públicas como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad e integridad de la persona usuaria y la disminución del riesgo.
 - X. Evaluaciones de desempeño: las pruebas a las que se someten los vehículos nuevos, en relación con la regulación nacional, los estándares y las normas nacionales, normas o regulaciones internacionales vigentes o las que las sustituyan o actualicen.
 - XI. Examen de valoración psicofísica integral: es el conjunto de estudios clínicos y de gabinete, que se practican a los aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir, con la finalidad de dictaminar si está en aptitud, desde el punto de vista médico y psicológico, de realizar las funciones inherentes a los privilegios que su licencia le otorga.
 - XII. Externalidad: Los impactos positivos o negativos que genera la provisión de un bien o servicio y que afectan o que pudieran afectar a una tercera persona. Las externalidades ocurren cuando el costo pagado por un bien o servicio es diferente del costo total de los daños y beneficios en términos económicos, sociales, ambientales y a la salud, que involucran su producción y consumo.

- XIII. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, tales como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y la conducción, y no usar cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, y la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos.
- XIV. Infraestructura vial: Conjunto de elementos con que cuentan las vías públicas, que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana.
- XV. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, acciones y programas dirigidos a gestionar los patrones de viajes, que puede incluir disminución de la intensidad de uso o de los modos de transporte, carga y pasajeros, de mayor costo social a la par que se fomentan incentivos para el cambio modal a modos sustentables y seguros.
- XVI. Impacto de movilidad: Influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra privada en el entorno en el que se ubica;
- XVII. Lesión grave: aquella derivada de un siniestro de tránsito que amerite una hospitalización superior a veinticuatro horas.
- XVIII. Licencia de conducir. Acto administrativo a través del cual la autoridad competente autoriza a una persona física que demuestre sus condiciones psicofísicas, aptitudes respectivas y conocimiento regulatorio, a conducir un vehículo motorizado.
- XIX. Movilidad. El conjunto de desplazamientos de personas y bienes, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas y alcanzar un pleno desarrollo.
- XX. Movilidad activa: Desplazamiento de una persona a través de la actividad física.
- XXI. Movilidad del cuidado: Desplazamientos diarios asociados con el acompañamiento y cuidado a dependientes, el cual no es remunerado y en el que se incluye lo relacionado con el mantenimiento del hogar.
- XXII. Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos.
- XXIII. Persona usuaria: Las que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad.
- XXIV. Proveedores de soluciones de movilidad. Entidades públicas, sociales o privadas que vinculan a las personas usuarias con los servicios de transporte prestados por operadores en todas las modalidades, gestionando soluciones integradas en función de la demanda.
- XXV. Proximidad: Facilidad para alcanzar los destinos.
- XXVI. Secretaría: La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.
- XXVII. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a los pasajeros y usuarios de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito.

- XXVIII. Seguridad vial: Medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito.
- XXIX. Servicio de transporte: el que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y bienes.
- XXX. Siniestro vial o de tránsito: Cualquier suceso 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 producen efectos jurídicos.
- XXXI. Sistema: Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
- XXXII. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad.
- XXXIII. Sistemas de detección automática: Dispositivos de medición de velocidades y flujos vehiculares y de personas a través de radares de velocidad, cámaras de foto detección y otras tecnologías, conectados con un centro de procesamiento y análisis.
- XXXIV. 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.
- XXXV. Subsistemas de movilidad: Cada uno de los componentes del sistema de movilidad, ordenados y diferenciados por su tipología o función.
- XXXVI. Tráfico. Paso de vehículos o personas por un lugar.
- XXXVII. Tránsito. Circulación de personas a pie y en vehículos por cualquier vía pública.
- XXXVIII. Usuarios vulnerables de la vía pública: Los peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y sus pasajeros.
- XXXIX. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes.
- XL. Vehículo no motorizado: Aquellos que utilizan tracción humana para su desplazamiento, incluyen bicicletas y monopatines eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad máxima de 25 km/h.
- XLI. Vía pública: todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario.
- XLII. Vía recreativa: Vía pública cerrada temporalmente a la circulación de vehículos motorizados para formar una red de vías libres y seguras, donde peatones y ciclistas realicen actividad física, deporte o participar en actividades recreativas.
- XLIII. Vialidad. Conjunto integrado de vías públicas; conforma la traza urbana de una ciudad.
- XLIV. Víctima de siniestro vial. Personas físicas que hayan sufrido algún daño físico, mental o emocional, como consecuencia de un siniestro de tránsito. Se considerarán víctimas indirectas a los familiares o aquellas personas físicas a cargo de la víctima directa que tengan una relación inmediata con ella.

- XLV. Zonas de gestión de la demanda. Polígono en el que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes y/o tamaño, a cambio del pago de una tarifa, el uso 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.
- XLVI. Zona Metropolitana: Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional;

Capítulo Tercero. Principios generales

Artículo 5. El Estado deberá proveer a toda persona y a la colectividad de un sistema integral de movilidad que permita, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, el efectivo desplazamiento de todas las personas en el territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

Todas las actividades que realice el Estado en materia de movilidad y seguridad vial deben estar dirigidas a la garantía efectiva del derecho a la movilidad.

Es obligación del estado mexicano en todos sus niveles, diseñar sus políticas, presupuestos y regulaciones en materia de movilidad y seguridad vial, de manera que se priorice el cumplimiento de este derecho, así como otros relacionados, como el derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, y el derecho a la protección de la salud.

Artículo 6. Jerarquía de movilidad. La prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas e inversiones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial estará determinada por los beneficios sociales y ambientales que generan en términos de eficiencia en el traslado de personas y bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias, y las emisiones que generan.

La Federación, entidades federativas y municipios en el ámbito de sus respectivas competencias deberán garantizar el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía:

- I. Peatones, en especial con movilidad limitada y con discapacidad, incluyendo todas las personas que hacen uso de la calle sin un vehículo;
- II. Ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias de vehículos motorizados cuyo motor genere impulso a una velocidad máxima de 50 km/h;
- IV. Servicios de transporte público colectivo de personas pasajeras;
- V. Servicios de transporte de bienes;
- VI. Servicios de transporte individual; y
- VII. Vehículos motorizados particulares.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno considerarán esta jerarquía en sus estrategias, planes, programas, proyectos, políticas fiscales y presupuestos relativos al diseño, construcción, operación y uso de la infraestructura vial, servicios de transporte, así como las normas de circulación y controles vehiculares.

Artículo 7. Principios. En la formulación y conducción de la política en materia de movilidad y seguridad vial a que se refiere esta Ley, la expedición de disposiciones jurídicas y la emisión de actos que de ella deriven, según corresponda, se observarán los siguientes principios:

- I. **Accesibilidad.** Garantizar que todas las personas puedan usar las calles y los servicios de movilidad sin exclusiones ni restricciones físicas, técnicas, culturales o económicas.
- II. **Proximidad.** Promover una adecuada accesibilidad que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas.
- III. **Sustentabilidad.** Solucionar los desplazamientos de personas y bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente.
- IV. **Calidad:** Los componentes del sistema de movilidad deben contar con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, con las condiciones de comodidad, mantenimiento, frecuencia de paso, tiempo de recorrido e higiene, necesarias para proporcionar una adecuada experiencia para las personas usuarias.
- V. **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, de las calles y los servicios de movilidad:
- VI. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.
- VII. **Equidad.** Garantizar a todos el derecho a la movilidad sin discriminación de género, edad, capacidad, ingreso, creencias, identidad o condición, equiparando las oportunidades en especial de los grupos en desventaja física, social y económica, para reducir la exclusión.
- VIII. **Participación y corresponsabilidad social.** Establecer políticas y acciones en materia de movilidad basadas en soluciones colectivas, que resuelvan las necesidades de los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales y privados, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.
- IX. **Multimodalidad.** Ofrecer a las personas, múltiples opciones de servicios y modos de movilidad integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad diferentes al del vehículo particular motorizado.

- X. **Resiliencia.** Garantizar que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente.
- XI. **Seguridad.** Proteger la vida y la integridad física de las personas y evitar daños o afectación a bienes.
- XII. **Progresividad.** Obligación de las autoridades responsables de garantizar los objetivos de la presente Ley de generar una mayor y mejor protección y garantía de los derechos humanos de movilidad y sus derechos relacionados, de tal forma, que siempre estén en constante evolución y bajo ninguna justificación en retroceso.
- XIII. **Transparencia:** Garantizar que las acciones, los procesos, las decisiones y los responsables de las decisiones de gobierno sean información pública, puesta a disposición de la población, de manera accesible, en formatos técnicos y legales que permitan su uso, reutilización y redistribución, para cualquier fin legal.

Artículo 8. Control de externalidades. Las autoridades de los diferentes órdenes de gobierno competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, específicamente la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, los choques y atropellamientos viales, y los efectos en la salud por la falta de actividad física.

Las políticas públicas buscarán que los actores que intervienen en la movilidad y el transporte asuman los costos de sus decisiones, incluyendo los que transfieren a la sociedad como consecuencia de esas decisiones.

Las autoridades de los diferentes niveles de gobierno en el ámbito de sus competencias promoverán en el mercado de servicios de movilidad y uso de la infraestructura vial, de precios que reflejen el costo de las externalidades, y la aplicación de tasas, impuestos, subsidios u otros mecanismos para reducir las distorsiones de los precios.

Artículo 9. Sistema seguro. 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, uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuyan los factores de riesgo y eliminen la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. Todo siniestro de tránsito que genere lesiones graves o la muerte a las personas usuarias de los sistemas de movilidad es prevenible;
- II. Los sistemas de movilidad deben ser diseñados para tolerar el error humano sin que esto conlleve lesiones graves o muerte. Mantener las velocidades vehiculares

por debajo de un determinado umbral de seguridad es indispensable para reducir la gravedad de las lesiones.

- III. El resguardo de la integridad física de las personas es responsabilidad compartida de los responsables del diseño y operación de calles y servicios, de los responsables del control y vigilancia vial, de los responsables del diseño, comercialización y control de vehículos y de las personas usuarias;
- IV. Se deben reconocer y garantizar los derechos de las víctimas, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, las leyes y los tratados internacionales;
- V. Las decisiones deben ser tomadas con base en evidencias, para lo cual se debe 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.
- VI. Son necesarias acciones de concertación entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación;
- VII. Todo diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad y accesibilidad de las personas más vulnerables y/o de movilidad limitada.

Artículo 10. Movilidad activa. La movilidad activa deberá ser considerada como un elemento indispensable de promoción de la salud, por tal motivo los tres niveles de gobierno están obligados a garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para caminar y usar la bicicleta como modos de movilidad activa e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos.

Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, los gobiernos estatales y municipales deberán implementar programas de vías recreativas en las zonas urbanas del país en el marco de esta ley, del derecho a la cultura física y la normatividad que al efecto se expida. Para tal efecto, el gobierno federal podrá hacer recomendaciones respecto de protocolos, diseños, comunicación y demás elementos para implementar programas de vías recreativas.

Artículo 11. Equidad de Género. Las políticas públicas de movilidad deben establecer acciones con el fin de garantizar el acceso de mujeres y niñas a los sistemas de movilidad y los espacios públicos, de calidad, seguros y eficientes, reconociendo en todo momento las diferentes necesidades de movilidad que existen entre hombres y mujeres, y las asociadas con el cuidado a terceras personas; así como las encaminadas a eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

Título Segundo. Autoridades y distribución de facultades

Capítulo Primero. Autoridades

Artículo 12. Autoridades. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, coadyuvarán para el cumplimiento de las acciones de esta Ley de conformidad con las competencias previstas en el presente ordenamiento y demás instrumentos legales aplicables.

Artículo 13. Corresponde a la Federación:

- I. Todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares en el marco de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal.
- II. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- III. Promover la firma de tratados internacionales de carácter bilateral y multilateral en materia de seguridad vial, y asesorar a las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la implementación de los mismos;
- IV. Promover en la población el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial, a través de diversas actividades de difusión;
- V. Proponer que las acciones y obras relacionadas con la 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;
- VI. Elaborar y ejecutar planes y programas de seguridad vial en coordinación con las autoridades competentes;
- VII. Promover la adhesión de acuerdos con organismos internacionales dedicados al desarrollo de regulaciones sobre seguridad para vehículos;
- VIII. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;
- IX. Proporcionar la información en la materia por parte de las autoridades competentes a la Secretaría Ejecutiva del Sistema; y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 14. Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, las siguientes atribuciones:

- I. Establecer y supervisar todos los instrumentos y acciones encaminados al mejoramiento del Sistema;

- II. Priorizar en el diseño de la vía pública a la diversidad de personas usuarias, por lo que este debe de respetar la jerarquía establecida en el artículo 6 de la presente Ley;
- III. Promover la construcción de obras de infraestructura y equipamiento que fomenten la seguridad vial, de conformidad con lo establecido en el Título Tercero de la presente Ley;
- IV. Brindar asesoría técnica y financiera 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 Tercero de la presente Ley.
- V. Asesorar y evaluar en materia de seguridad vial la expansión y planificación de infraestructura y sistemas viales en las vías públicas de su competencia.
- VI. Practicar y promover auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito en las vías públicas de su competencia;
- VII. Emitir los lineamientos técnicos de auditorías de seguridad vial a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría de este tipo a los diferentes proyectos viales que se encuentren en fases de planificación, desarrollo o construcción, así como a las vías de su competencia que estén en operación.
- VIII. Recomendar los ajustes presupuestales y programáticos pertinentes para destinarlos a la construcción, mantenimiento y/o rehabilitación de las vías públicas, que permitan prevenir, reducir o mitigar los siniestros de tránsito;
- IX. Realizar los manuales de señalización vial y dispositivos de seguridad en las vías públicas de su competencia, de conformidad con los estándares internacionales y que serán aplicables a todo el territorio nacional;
- X. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, que contengan los criterios, principios y especificaciones necesarias para dar cumplimiento al objeto de la presente Ley. Específicamente las relativas a la señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia.
- XI. Coordinarse con los gobiernos locales, a fin de apegarse a los lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia.
- XII. Desarrollar políticas que contribuyan a incorporar la perspectiva de género en los procesos de planeación de los sistemas de movilidad a través del reconocimiento de las necesidades específicas por género y a mantener información sistemática y comparable sobre patrones asociados con la movilidad del cuidado;
- XIII. Emitir los criterios y lineamientos de carácter técnico y normativo para garantizar la seguridad, accesibilidad y comodidad de los entornos escolares, de los servicios de salud y de los mercados públicos.
- XIV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 15. Corresponde a la federación, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:

- I. Realizar los manuales y normas de señalización vial y dispositivos de seguridad, de conformidad con los estándares internacionales y que serán aplicables a todo el territorio nacional;
- II. Vigilar que la seguridad vial sea un aspecto prioritario en la construcción, mejoramiento y conservación de las vías generales de comunicación;
- III. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, que contengan los criterios, principios y especificaciones necesarias para dar cumplimiento al objeto de la presente Ley. Específicamente las relativas a las condiciones de seguridad que deben tener los vehículos nuevos, como pueden ser los dispositivos de seguridad de los sistemas de antibloqueo de frenado y recordatorio de uso del cinturón de seguridad; y de las pruebas de impacto frontal y lateral; o en su caso las condiciones físico – mecánicas para permitir el tránsito de los vehículos usados; así como las especificaciones técnicas que deben cumplir los sistemas de retención infantil.
- IV. Determinar y realizar las evaluaciones de desempeño con las que se deben cumplir, e imponer las sanciones correspondientes por el incumplimiento de las mismas. Dichas evaluaciones también podrán realizarse a través de terceros, previa autorización de la Secretaría.
- V. Informar a las personas, en coordinación con la Procuraduría Federal del Consumidor, sobre los dispositivos y elementos de la seguridad de los vehículos, así como de cualquier otra característica de éstos que entre dentro del ámbito de esta ley.
- VI. Celebrar acuerdos de colaboración y de coordinación con entes internacionales, asociaciones y organizaciones, nacionales e internacionales, así como organismos, nacionales e internacionales, que realicen programas de seguridad vehicular, sistemas de información vehicular para consumidores, y demás información relacionada con la seguridad vehicular, con la finalidad de generar información comercial para las personas y de cumplir con el objeto de la presente Ley.
- VII. Emitir recomendaciones para las flotillas gubernamentales considerando los principios de la presente Ley.
- VIII. Elaborar estudios, prestar asesorías y desahogar las consultas que se formulen por las dependencias de la Administración Pública y otros sectores públicos relativos a la seguridad vehicular.
- IX. Emitir llamados a servicio para remediar las fallas en sistemas o dispositivos de seguridad en los vehículos que contravengan lo establecido en normas oficiales mexicanas;

- X. Establecer la regulación y vigilancia de los periodos de conducción y de descanso de las personas conductoras del transporte público de carga y pasajeros en el ámbito de su competencia;
- XI. Coordinarse con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, a fin de determinar el contenido del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades que corresponda a las categorías de las licencias que esta emita;
- XII. Coordinarse con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, a fin de apegarse a los lineamientos que esta última expida, para la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico-prácticas y reglamentación para la certificación de escuelas de manejo; así como de sus instructores y evaluadores, para la realización y acreditación del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias correspondientes a las categorías de licencias que esta emita;
- XIII. Verificar el estado de salud de las personas conductoras en operación del transporte público de carga y pasajeros;
- XIV. Asesorar y evaluar en materia de seguridad vial la expansión y planificación de infraestructura y sistemas viales en las vías públicas de su competencia.
- XV. Practicar y promover auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito en las vías públicas de su competencia;
- XVI. Emitir los lineamientos técnicos de auditorías de seguridad vial a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría de este tipo a los diferentes proyectos viales que se encuentren en fases de planificación, desarrollo o construcción, así como a las vías de su competencia que estén en operación.
- XVII. Recomendar los ajustes presupuestales y programáticos pertinentes para destinarlos a la construcción, mantenimiento y/o rehabilitación de las vías públicas de su competencia, que permitan prevenir, reducir o mitigar los siniestros de tránsito; y
- XVIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 16. Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Salud, las siguientes atribuciones:

- I. Proporcionar al Sistema, los datos que posea el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes y que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley.
- II. Elaboración e implementación de guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito.
- III. Elaboración e implementación de programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito.

- IV. Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas derivadas de siniestros de tránsito;
- V. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a las personas usuarias de la vía pública en materia de siniestros de tránsito, que incluya la concientización de las señalizaciones viales;
- VI. Establecer los límites de alcohol en sangre y aire espirado, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría implementados por las diversas autoridades a que se refiere la presente Ley, con la finalidad de que sean homologados en todo el territorio nacional;
- VII. Dictar las normas oficiales de su competencia en materia de seguridad vial.
- VIII. Emitir los lineamientos que establezcan los criterios para realizar el examen de valoración psicofísica integral para la obtención o revalidación de licencias de conducir; y otras medidas de prevención contra los riesgos que ocasionan los siniestros de tránsito, con la finalidad de que sean homologados en todo el territorio nacional.
- IX. Emitir los lineamientos para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico e institución que practique el examen de valoración psicofísica integral.
- X. Crear un registro del personal e instituciones que practiquen el examen de valoración psicofísica integral.
- XI. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia, y
- XII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 17. Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:

- I. Instrumentar, promover y coordinar la realización de campañas de comunicación que permitan sensibilizar e informar a la población sobre cada factor de riesgo en la materia contextualizadas a los diferentes grupos poblacionales y a las prioridades locales, así como vigilar que las campañas publicitarias de entes públicos y privados no presenten contenidos que inciten hacia prácticas de riesgo para la seguridad vial;
- II. Proporcionar con la información que requiera la autoridad competente para la realización de los operativos de alcoholimetría y el examen de valoración psicofísica integral;
- III. Emitir los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes, para la práctica del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que corresponda, para conducir un vehículo motorizado, dependiendo del tipo de licencia;
- IV. Desarrollar la implementación y el funcionamiento de un Registro Único Nacional de Licencias de Conducir, que incluya el registro de accidentabilidad, infracciones y sanciones aplicadas, así como el resultado del examen de valoración psicofísica

integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que corresponda.

- V. Compartir con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno la información contenida en la base de datos del Registro Único Nacional de Licencias de Conducir lo cual registrará por lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y por las Leyes de Protección de Datos Personales de cada Entidad Federativa.
- VI. Emitir los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes para la expedición de las licencias de conducir, que deberán contener los requisitos de seguridad, el tipo, así como los datos que como mínimo debe de cumplir dicho documento;
- VII. Emitir los lineamientos correspondientes que permitan la uniformidad con relación a la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico-prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores;
- VIII. Implementar programas de capacitación en materia de seguridad vial a servidores públicos de los tres niveles de gobierno y en su caso a integrantes del sector privado y social;
- IX. La realización de los operativos de alcoholimetría; con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, y en el marco de su competencia; y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 18. Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Gobernación, las siguientes atribuciones:

- I. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la atención de la seguridad vial, así como su seguimiento respectivo;
- II. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; y
- III. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 19. Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Economía, las siguientes atribuciones:

- I. Coordinar que en el Programa Nacional de Normalización y en su Suplemento se incluyan los proyectos de normas oficiales mexicanas y de normas mexicanas que respaldan el cumplimiento de los objetivos de esta Ley.
- II. Emitir a través suyo o a través de los Organismos Nacionales de Normalización las normas mexicanas que respaldan a las normas oficiales mexicanas mencionadas en el párrafo anterior.
- III. Participar en organismos internacionales de normalización a través suyo o de los organismos nacionales de normalización especializados en el tema de que se trate.

Artículo 20. Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Educación Pública la incorporación de contenidos relacionados con la movilidad seguridad vial en los planes de estudio de los niveles de educación inicial, básica y media superior.

Artículo 21. Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las siguientes atribuciones:

- I. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas, para cumplir con el objetivo de la presente Ley;
- II. Racionalizar y controlar el uso excesivo del automóvil particular, a través de mecanismos fiscales, regulatorios y tarifarios;
- III. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para la seguridad vial;
- IV. Asesorar y apoyar a los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación de instrumentos de inversión para la seguridad vial;
- V. Otorgar apoyos económicos para realizar proyectos de infraestructura de seguridad vial, que sean consistentes con los distintos planes y programas en la materia, en cofinanciamiento con las autoridades locales y propiciado la participación de la inversión privada; y
- VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 22. Corresponde a las entidades federativas:

- I. Coordinarse con la Federación otras entidades federativas, así como los Municipios y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México, para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- II. Coadyuvar en la adopción y consolidación del Sistema;
- III. Elaborar, instrumentar y articular sus políticas públicas en concordancia con la política nacional para disminuir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- IV. Promover en coordinación con las autoridades municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;
- V. Brindar asesoría técnica y financiera a las autoridades municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de seguridad vial;
- VI. Promover el fortalecimiento institucional de las autoridades locales en la planeación de la seguridad vial;
- VII. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la prevención y atención de siniestros de tránsito, así como su seguimiento respectivo;
- VIII. Establecer los criterios y procedimientos para diseñar e implementar programas de seguridad vial, con un enfoque de prevención;

- IX. Establecer en la legislación local las disposiciones necesarias para la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos para garantizar sistemas viales seguros;
- X. Proporcionar la información relativa a la materia por parte de las autoridades competentes a la Secretaría Ejecutiva del Sistema;
- XI. Coordinarse con la Federación, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;
- XII. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;
- XIII. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen.
- XIV. Promover el fortalecimiento institucional en materia de planeación, regulación y administración de sistemas seguros de transporte público, urbano, metropolitano y suburbano;
- XV. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;
- XVI. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley; y
- XVII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 23. Corresponde a los municipios y a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México:

- I. Instrumentar y articular en concordancia con la política nacional y estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a disminuir las muertes, lesiones y discapacidades por siniestros de tránsito.
- II. Coadyuvar con la Federación y las entidades federativas en la implementación del Sistema;
- III. 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;
- IV. Coordinarse con la Entidad Federativa, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;
- V. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;
- VI. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas

que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;

- VII. Cumplir con los Programas de Seguridad Vial, emitidos por las entidades federativas y adecuarlos a sus propios Planes de Seguridad Vial;
- VIII. 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 seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- IX. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de seguridad vial, de los centros de población ubicados en su territorio;
- X. Proporcionar la información en la materia, por parte de las autoridades competentes a la Secretaría Ejecutiva del Sistema; y
- XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 24. En el caso de las conurbaciones o zonas metropolitanas, las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada las acciones en materia de movilidad y seguridad vial, con apego a lo dispuesto en esta Ley y de la Ley General de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial.

Capítulo Segundo. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 25. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; se coordinarán para la integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el cual tiene por objeto la implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Quienes integran el Sistema tendrán la obligación en el ámbito de su competencia, de generar, difundir y compartir datos de calidad que avalen la asignación de los recursos presupuestales necesarios, para generar política pública enfocada al cumplimiento de su objetivo.

Artículo 26. Integración del Sistema. El Sistema estará integrado por los titulares de:

- I. La Secretaría, quien ocupará la Secretaría Ejecutiva;
- II. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
- III. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- IV. La Secretaría de Economía;
- V. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- VI. La Secretaría de Salud;
- VII. Los Gobiernos de las entidades federativas;

- VIII. El Instituto Nacional de Estadística y Geografía;
- IX. Un representante de cada una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocida.

La representación de cada dependencia recaerá directamente sobre su titular, quien podrá designar un suplente que deberá tener nivel inmediato inferior, manteniendo voz y voto. En las reuniones el suplente contará con las mismas facultades que las personas propietarias. Se podrá invitar a representantes de los sectores público, social y privado, con voz, pero sin voto, cuando se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia u objeto.

Artículo 27. Facultades del Sistema. Las funciones de planeación, programación, gestión, control, evaluación e investigación del Sistema se ceñirán a las directrices del Plan Nacional de Desarrollo y al Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, priorizando la consecución de las siguientes acciones específicas:

- I. Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la movilidad y seguridad vial;
- II. Gestión integral de la infraestructura vial y de los servicios de transporte a nivel municipal, estatal y federal, a fin de que cumplan con principios y requisitos homologados establecidos en esta Ley.
- III. Homologación de criterios progresivos para instrumentos regulatorios, económicos, fiscales y de control a fin de garantizar lo establecidos en esta Ley;
- IV. Coordinar los registros estatales y federales relacionados con control vehicular y de conductores;
- V. Establecer mecanismos, protocolos y demás disposiciones para garantizar la protección, atención y el acceso a la justicia para las víctimas de siniestros viales, incluyendo los servicios de atención médica, justicia penal y reparación del daño;
- VI. Coordinar la información, seguimiento, documentación y evaluación de la materia de esta Ley.

Artículo 28. Reglamento del Sistema. La Secretaría Ejecutiva del Sistema elaborará el proyecto de reglamento para el funcionamiento del mismo y lo presentará a sus integrantes para su consideración y aprobación en su caso. En dicho reglamento se promoverá la participación, en el Sistema, de los sectores público, social y privado, en los términos que el mismo establezca.

Artículo 29. Secretaría Ejecutiva del Sistema. La Secretaría Ejecutiva del Sistema dará seguimiento a los acuerdos emanados del Sistema. Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, están obligadas a colaborar de forma eficaz con la misma, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

La Secretaría Ejecutiva del Sistema formulará el Programa Nacional de Seguridad Vial, con políticas públicas, objetivos, metas, acciones e indicadores concretos, articulados, integrales, medibles y controlables; respetando en todo momento lo establecido en esta Ley; y a su vez considerando todas las medidas posibles que garanticen el

desplazamiento seguro de todas las personas usuarias de las vías públicas, conforme a la jerarquía establecida en el artículo 6 de esta Ley.

Son atribuciones de la Secretaría Ejecutiva del Sistema las siguientes:

- I. Coordinar y evaluar la implementación y operación del Sistema;
- II. Establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes y programas de movilidad y seguridad vial;
- III. Planear y evaluar políticas públicas, planes y programas de movilidad y seguridad vial;
- IV. Coordinarse con el Registro Público Vehicular para el intercambio mutuo de información, a fin de fortalecer la movilidad y la seguridad vial;
- V. Fomentar la realización de proyectos de investigación, desarrollo tecnológico e innovación que mejoren la movilidad y la seguridad vial y la administración de sistemas de información y datos para el seguimiento y evaluación del índice de siniestralidad vial;
- VI. Impulsar investigaciones a través de las instituciones públicas o privadas especializadas, así como la difusión de sus resultados y aplicaciones;
- VII. Participar en foros internacionales donde se discutan regulaciones en materia de esta Ley.
- VIII. Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de realizar programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento, capacitación en la materia de esta Ley;
- IX. Suscribir convenios de su competencia, así como formalizar otros instrumentos jurídicos vinculados con la movilidad y la seguridad vial;
- X. Analizar y difundir los resultados de los estudios e investigaciones realizadas por las dependencias que tengan atribuciones en la materia;
- XI. Promover y fomentar la integración de grupos de trabajo tendentes a la implementación de acciones en la materia;
- XII. Proponer la adopción de medidas de carácter general para prevenir siniestros de tránsito;
- XIII. Diseñar estrategias e instrumentos para la aplicación de las ciencias y tecnologías asociadas a la movilidad y seguridad vial, en coordinación con dependencias de los tres órdenes de gobierno, así como con las universidades, instancias de la iniciativa privada y organizaciones de la sociedad civil interesadas;
- XIV. Emitir recomendaciones a las autoridades encargadas de la aplicación de la presente Ley, mediante las disposiciones jurídicas que se requieran para la aplicación de estándares técnicos y operativos para mejorar la movilidad y la seguridad vial;
- XV. Revisar el marco regulatorio relacionado con sus funciones y, en su caso, realizar las propuestas de modificación que estime pertinentes;

- XVI. Realizar las acciones que permitan reorientar el comportamiento de las personas usuarias de las vías públicas, incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de siniestros viales;
- XVII. Publicar anualmente la estadística de seguridad vial a nivel nacional;
- XVIII. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos en materia de capacitación y educación vial a las personas usuarias de las vías públicas;
- XIX. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos para la incorporación de sistemas de seguridad en vehículos nuevos tanto privados, de transporte público de pasajeros y de carga;
- XX. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas para la movilidad y seguridad vial;
- XXI. Impulsar la participación de los sectores público, social y privado en la materia de esta Ley;
- XXII. Coordinar investigaciones relevantes con la finalidad de hacer públicos los resultados; a fin de hacer recomendaciones a las autoridades competentes para la implementación de nuevas regulaciones de infraestructura, servicios de transporte, vehículos, circulación y seguridad;
- XXIII. Realizar el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la movilidad y seguridad vial y la gestión del tránsito de todas las personas usuarias de la vía pública, con el fin de obtener, registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial y efectuar su análisis para determinar, cuantitativa y cualitativamente, de manera precisa y confiable el estado de la seguridad vial en el país, deducir los factores asociados a los siniestros de tránsito y evidenciar de manera continua y oportuna, la definición de indicadores, políticas públicas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad vial en el territorio nacional.
- XXIV. Las demás que se deriven de los ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables en la materia.

Título Tercero. Instrumentos generales

Capítulo Primero. Información de la movilidad y seguridad vial

Artículo 30. Información de la Movilidad y Seguridad vial. El sistema de Información Territorial y Urbano previsto en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, deberá incluir información e indicadores sobre la movilidad y la seguridad vial que permitan el intercambio e interoperabilidad de la información que produzcan las autoridades de los tres órdenes de gobierno e instancias de gobernanza metropolitana, así como información sobre los planes y programas de movilidad y seguridad vial, acciones, obras e inversiones en la materia. El nivel de desagregación y escala será definido por la Secretaría.

Capítulo Segundo. Planeación de la movilidad y la seguridad vial

Artículo 31. Política de movilidad y seguridad vial. La Federación, entidades federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas y programas de movilidad y seguridad vial, a fin de cumplir con los objetivos establecidos en esta Ley.

El Sistema fijará objetivos, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, los cuales deberán permitir la reevaluación y adaptación de los objetivos, estrategias y prioridades planteados.

Artículo 32. Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. En el ámbito federal, la Secretaría Ejecutiva del sistema será la encargada de elaborar el Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como un instrumento de planeación federal dirigido a las responsabilidades de asistencia técnica y financiera para la gestión de la seguridad vial. El Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será de carácter sectorial y su formulación y aprobación será de acuerdo con lo establecido en la Ley de Planeación.

Artículo 33. Programas Integrales de Movilidad y Seguridad Vial. En toda conurbación y zona metropolitana se deberá publicar un Programa Integral de Movilidad y Seguridad Vial, como el instrumento de planeación de las políticas de movilidad y seguridad vial en ese territorio, incluyendo la infraestructura vial y los servicios de transporte, y siendo obligatorio para todos los municipios del mismo. Las entidades podrán emitir las normas locales para regular estos Programas, incluyendo las reglas de coordinación entre gobierno estatal y gobiernos municipales para emitir el Programa, que deberá prever la participación de todas las autoridades involucradas. Cuando la conurbación se encuentre íntegramente dentro de un municipio, el Programa Integral de Movilidad y Seguridad Vial será municipal.

La Secretaría Ejecutiva del Sistema brindará apoyo y capacitación a las autoridades competentes en la elaboración de sus programas, así como apoyo presupuestal para su elaboración.

Artículo 34. Contenido de los programas integrales de movilidad y seguridad vial. Los programas integrales de movilidad deberán de considerar los siguientes lineamientos:

- I. Considerar datos oferta y demanda de movilidad para diagnosticar y analizar la información, en relación con la información prevista en el Sistema de Información de Movilidad y Seguridad Vial.
- II. Evaluar los indicadores del Sistema de Movilidad y Seguridad Vial, y considerar escenarios futuros de impactos de éstos, con el fin de dotar a las metas e indicadores de evaluación del programa, de una sólida justificación técnica relacionada con las metas del país.

- III. Diseñar de manera participativa con la población y actores clave en cada conurbación y zona metropolitana, una visión colectiva de ciudad. Definir objetivos y estrategias a corto, mediano y largo plazo con base en esta visión.
- IV. El Programa debe ser congruente con otros instrumentos de planeación, especialmente en materia de ordenamiento territorial, gestión del suelo, vivienda y medio ambiente.
- V. El diseño de subprogramas, líneas programáticas y acciones (obras y proyectos) deberá poder vincular los objetivos con los instrumentos presupuestales, regulatorios, fiscales, económicos e institucionales que se propongan.
- VI. Todo programa debe contener un plan de implementación con los responsables y coordinación institucional, así como una estrategia de evaluación continua, con los mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.

Capítulo Tercero. Financiamiento de la movilidad y la seguridad vial

Artículo 35. Sostenibilidad financiera. Es obligación del estado garantizar la sostenibilidad financiera de la infraestructura vial y de los servicios de transporte mediante mecanismos de transferencia de riesgos a operadores, o cuando se imponga una tarifa regulada a las personas usuarias, garantizando la cobertura de los costos de operación con los ingresos de estos servicios.

Artículo 36. Criterios de inversión pública. La inversión pública en materia de seguridad vial por parte de la Federación, las entidades Federativas, Municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, tomará en cuenta las acciones específicas del Sistema, al que se refiere el artículo 27 de la presente Ley.

Artículo 37. Instrumentos de financiamiento. Los instrumentos de financiamiento público deberán diseñarse para garantizar una adecuada distribución del riesgo, por lo que los gobiernos deberán considerar una diversificación adecuada de fuentes, el uso de financiamiento y subsidio cruzado, tarifas diferenciadas, medidas de mitigación o compensación y fondos complementarios estatales.

Serán instrumentos de financiamiento público los siguientes:

- I. Fondo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial/Vertiente de Movilidad del Programa de Mejoramiento Urbano;
- II. Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo;
- III. Todos los demás instrumentos federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, que financien la movilidad y promuevan la seguridad vial.

Artículo 38. Fondo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial/Vertiente de Movilidad del Programa de Mejoramiento Urbano. Se constituirá el Fondo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial/Vertiente de Movilidad del Programa de Mejoramiento Urbano como

programa presupuestal, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en las zonas urbanas del país.

El Fondo financiará los siguientes rubros:

- I. Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclista;
- II. Diseño e implementación de registros, agencias, institutos y sistemas de información;
- III. Actividades de promoción y educación de la movilidad sustentable;
- IV. Diseño y planeación de servicios de transporte público;
- V. Implementación de servicios de micromovilidad y bicicletas compartidas;
- VI. Reforma de marcos legales y creación de normas y reglamentos;
- VII. Diseño de programas, proyectos ejecutivos y planes de servicio/operación;
- VIII. Diseño de protocolos, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la ley.

Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, podrán recibir recursos del Fondo para llevar a cabo programas, planes, proyectos, adquisición y obra civil. En cualquier caso, deberán cumplir los lineamientos que se emitan para efectos de acceder a los recursos del mismo.

Artículo 39. Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo. Se constituirá el Programa para el otorgamiento de Apoyos Recuperables y No Recuperables a Entidades del Sector Público y Entidades del Sector Privado, y la contratación de estudios y Asesorías o inversiones para desarrollar Proyectos de Infraestructura para el Transporte Masivo.

Artículo 40. Fondos estatales y municipales de movilidad y seguridad vial. Las entidades federativas y municipios deberán constituir instrumentos presupuestales, en el ámbito de sus facultades. Para ello se podrán usar recursos propios, transferencias y subsidios. En el caso de recursos propios, se podrán establecer fuentes de financiamiento complementarias como las siguientes:

- I. Implementación diferenciada de impuesto a la tenencia vehicular enfocando el cobro al precio, potencia o emisiones de los vehículos;
- II. Impuesto estatal a combustibles adicional al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, en términos de la Ley de Coordinación Fiscal y normativa complementaria;
- III. Cobro de peajes y cargos por congestión para solventar la inversión, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, y compensar las externalidades del uso del automóvil;
- IV. Subsidios cruzados en los servicios de transporte a través de tarifas diferenciadas;
- V. Recuperación de plusvalías urbanas derivadas de inversiones de infraestructura a través del impuesto predial, de contribuciones de mejoras o de otros instrumentos fiscales;

- VI. Cobro de tarifas de estacionamiento en vía pública;
- VII. Impuesto o contraprestación por la construcción de estacionamiento en predios, y medidas de compensación e integración urbana por el impacto negativo ambiental de los nuevos viajes generados;
- VIII. Otros instrumentos que defina cada entidad federativa y municipio.

La Federación a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público diseñará un esquema de incentivos fiscales a fin de retribuir a entidades y municipios que generen recursos internos, cuidando que el esquema no impacte de forma negativa en las entidades y municipios en zonas de bajo nivel socioeconómico.

Artículo 41. Evaluación social de proyectos. En los procedimientos y metodologías de evaluación y programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con movilidad, la federación y las entidades federativas deberán incluir los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.

En la evaluación del retorno social de la inversión, se considerarán los impactos y ahorros futuros en tiempos de recorrido por demanda inducida por el propio proyecto, en emisiones contaminantes y de efecto invernadero, en muertes y lesiones por siniestros de tránsito, por enfermedades relativas a falta de actividad física, y por inequidad en el acceso a los sistemas de movilidad.

Artículo 42. Criterio de movilidad sustentable en los presupuestos. Los presupuestos de la federación, entidades federativas y municipios deben estar dirigidos a garantizar el derecho a la movilidad de todos sus habitantes, mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural, respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas, y compensen adecuadamente las que no puede eliminar. Se priorizarán aquellos proyectos que contribuyan a lograr las metas de Desarrollo Sostenible.

Capítulo Cuarto. Participación

Artículo 43. Observatorio Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Se constituye el Observatorio Nacional de Movilidad como espacio de deliberación entre el gobierno federal, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial. Los integrantes, procedimientos, alcances y los demás elementos para su funcionamiento serán definidos a través de lineamientos publicados por la Secretaría Ejecutiva del Sistema.

Artículo 44. Instancias metropolitanas de participación. A fin de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas de movilidad, las leyes estatales deberán prever la creación de consejos u observatorios metropolitanos de movilidad, garantizando una diversa representación de sectores sociales. Los consejos deberán tener funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de administración pública involucrados. Las leyes estatales deberán incluir estructuras básicas de los

consejos, reglas básicas de operación y método de designación de sus miembros, observando el principio de paridad de género.

Capítulo Quinto. Registros de movilidad

Artículo 45. Registro de Movilidad. La federación y las entidades federativas integrarán un registro de movilidad que cuente con la información de los siguientes rubros:

- I. El Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular.
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia;
- III. Operadores de servicios de transporte;
- IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- V. Instrumentos de control de proveedores de soluciones de movilidad;
- VI. Seguros registrados, incluyendo el tipo de seguro;
- VII. Registro de infracciones cometidas y cumplimiento de sanciones;
- VIII. Registro de siniestros de tránsito.

La Federación integrará una norma que homologue la información de los 32 registros en un solo registro único nacional, y permita relacionar los registros diferentes con el número de identificación vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, y con una clave de identificación única de conductores.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 km/hr y peso menor a 35 kg, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 46. Registro de Siniestros de Tránsito. La federación y las entidades federativas integrarán un registro de siniestros de tránsito que homologue conceptos, procedimientos, definiciones, protocolos y fuentes. El Secretario Ejecutivo del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial emitirá una norma para establecer los lineamientos de funcionamiento del Registro de Siniestros de Tránsito.

Será obligatorio para los primeros respondientes contar con un seguimiento de al menos 30 días en el registro de una persona lesionada por un siniestro de tránsito, de manera tal que se actualicen las consecuencias de un siniestro, tales como una lesión leve que se convirtió en grave, o una lesión grave que se acabó en una fatalidad.

Título Cuarto. Sistemas de movilidad

Artículo 47. Los sistemas de movilidad urbana tendrán su ámbito de aplicación en las zonas metropolitanas y/o conurbaciones e incluirán todo centro de población con el que exista una integración funcional. Todo sistema de movilidad urbana tiene cuatro subsistemas:

- I. El subsistema vial
- II. El subsistema de servicios de transporte

- III. El subsistema de tránsito
- IV. El subsistema de demanda de movilidad

Capítulo Primero. Subsistema vial

Artículo 48. Jurisdicción. Con excepción de lo previsto en materia de seguridad vial en la presente Ley, las vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellas operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías están regulados por las leyes de Vías Generales de Comunicación y la de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal. La presente Ley regula la construcción y operación de las vías estatales y municipales, así como los servicios de movilidad y el tránsito en esas vías. Cuando las vías de jurisdicción federal atraviesen áreas urbanas, éstas deberán cumplir con lo establecido en la presente ley.

Artículo 49. Calles. Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la vocación de la calle como un espacio público responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad. La función de movilidad se enfoca en el tránsito de peatones y vehículos. La función de habitabilidad se enfoca en la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute. La gestión pública sobre las calles debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de una jerarquización vial. La prioridad en el diseño y operación de las calles está definida en función de la jerarquía de movilidad prevista en el artículo 6 de la presente Ley.

Sección Primera. Categorización del subsistema vial

Artículo 50. Subsistema vial. El subsistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las calles, así como sus elementos inherentes e incorporados:

- 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.

Artículo 51. Jerarquía vial. Las vías se categorizan en relación con su función en la red vial de un centro de población, conurbación o zona metropolitana:

- I. **Autopistas y carreteras federales:** vías que entroncan con Estados Unidos, Guatemala o Belice, o que comunican a dos estados y conforman la red federal.
- II. **Carreteras y caminos estatales:** vías no urbanas que comunican poblaciones dentro de un mismo estado, y que están a cargo de los gobiernos estatales.
- III. **Carreteras rurales:** vías que conectan carreteras hacia poblaciones y zonas rurales.

IV. **Vías urbanas:** calles o vías en centros de población y conurbaciones. Pueden ser de jurisdicción federal, estatal o municipal.

- a. Vías primarias. Son vías de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado, entre las distintas áreas de la ciudad. Pueden ser carreteras o autopistas federales, vías de acceso controlado, avenidas continuas y avenidas con cruces a nivel.
- b. Vías secundarias o avenidas colectoras. Son vías cuya función es conectar las vías locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro de los barrios y colonias por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamiento, así como carga y descarga de mercancías.
- c. Vías terciarias o calles locales. Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias. Facilitan el tránsito entre la red primaria y colectoras. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas.

Sección Segunda. Principios del sistema vial

Artículo 52. Diseño vial seguro. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios establecidos en la presente Ley.

El diseño vial de las calles deberá garantizar que, en caso de siniestro, la fuerza del impacto sea suficientemente bajo como para no causar la muerte ni lesiones graves a los usuarios involucrados.

Artículo 53. Espacios para peatones y ciclistas. A fin de garantizar la vocación de las calles, además de lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

I. El establecimiento de espacios para peatones y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros.

II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios que contribuyan a la sensación de confort de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra y de arbolado urbano, y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo. Asimismo, se buscará que el diseño del espacio público contribuya a una percepción de proximidad y de escala caminable.

III. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, con las dimensiones especificadas en el

Manual de calles, que al efecto expida la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano. Estas redes, deben de contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas, y espacios públicos para pausar.

Artículo 54. Movilidad de cuidado. En el diseño y planeación de los sistemas de movilidad, las autoridades competentes deberán fomentar la participación de las mujeres con la finalidad de incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad entre hombres y mujeres, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades de movilidad específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas;

Sección Tercera. Diseño y operación vial

Artículo 55. Diseño vial de carreteras. En el caso de vías de jurisdicción federal que no atraviesen zonas urbanas, los criterios técnicos de diseño deberán seguir los criterios de diseño geométrico, seguridad, impacto ambiental, señalamientos, instalaciones y elementos incorporados que defina la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conforme el Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras y las normas y manuales que para ello se emitan.

Artículo 56. Principios de diseño vial en calles urbanas. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, a través de los principios establecidos en el artículo 7 de la presente Ley, y la jerarquía de movilidad, especialmente respecto a lo siguiente:

I. Inclusión

- a. Perspectiva de género: Las calles deben tener las condiciones adecuadas para que exista igualdad de género, es decir, elementos urbanos que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas y mujeres, pueden acceder, ocupar y usar el espacio público en plenitud de condiciones.
- b. Diseño universal: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para el mayor número de personas, incluidas las personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, con limitación cognitiva, de género, identidad o edad, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.
- c. Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no ponen en riesgo a peatones y ciclistas, en particular a la niñez, personas mayores, con discapacidad o con movilidad reducida.

II. Seguridad

- a. Diversidad de usos: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes.
- b. Legibilidad: La uniformidad en el diseño y el orden que éste proporciona debe permitir que la calle sea entendida con facilidad por las personas usuarias de las calles. Las vías deben ser, por el propio diseño del espacio, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos.
- c. Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.
- d. Velocidades seguras: Las vías deben contar, por diseño, con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y los usuarios que en ella convivan.

III. Sustentabilidad

- a. Conectividad: La calle debe formar parte de una red que conecte de manera eficiente orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte. En ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas.
- b. Flexibilidad: La flexibilidad es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio, además tener un diseño flexible genera entre otros beneficios, facilitar adecuaciones futuras a un bajo costo.
- c. Prioridad a la Movilidad Urbana Sustentable: Las geometrías, operación, materiales y elementos complementarios deben reforzar la jerarquía basada en los principios de diseño de calles, la vulnerabilidad y los beneficios sociales y ambientales. Incluso en proyectos enfocados en un tipo de persona usuaria, se deben abrir a opciones para las demás.

IV. Resiliencia

- a. Calidad: La calle debe contar con materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo.
- b. Permeabilidad: La calle no debe ser una barrera urbana, todo lo contrario, debe permitir el desplazamiento libre de peatones, ciclistas y otras personas usuarias de la vía, incluidos vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación.
- c. Tratamiento de condiciones climáticas: El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera.

Artículo 57. Criterios de diseño vial en calles urbanas. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño y operación vial que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, específicamente los siguientes:

- I. **Control de velocidad en vías primarias.** El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminación, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades adecuadas a la tolerancia humana a los choques. Las vías primarias de acceso controlado y circulación continua tendrán una velocidad de operación máxima de 80 km/h. Las vías primarias que no cuenten con acceso controlado tengan o no circulación continua tendrán una velocidad de operación máxima de 50 km/h. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión de la velocidad que incluya campañas de sensibilización y sistemas de control y sanción.
- II. **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 modos activos de movilidad. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño de 40 km/h máxima para calles secundarias y de 30 km/h máxima para calles locales, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar árboles y mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad.
- III. **Diseño universal.** Todo nuevo proyecto para la construcción de calles deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo se deberán proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, diseños geométricos, infraestructura de soporte y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todos, sin discriminación alguna. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel.
- IV. **Calles completas.** La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía consagrada en esta Ley. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones; carriles exclusivos para bicicletas; y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda.
- V. **Intersecciones seguras:** Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente los peatones; por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas,

establecer cruces a nivel y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores.

VI. **Vías saludables.** La salud como un derecho universal deberá reflejarse como parte integral de las vías. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas, como pueden ser masa vegetal, y otras barreras que regulen el ruido y la contaminación.

Artículo 58. Autopistas y carreteras en zonas urbanas. Cuando un tramo de carretera de jurisdicción federal se encuentre dentro de una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación y diseño, priorizando la movilidad y permanencia de quienes habitan en esos asentamientos. Las vías interurbanas deberán contar con el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Cuando no exista libramiento y una vía corte un asentamiento humano urbano, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad de las zonas urbanas.

Sección Cuarta. Instrumentos de diseño vial

Artículo 59. Manuales. Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito podrán ser definidos por cada estado, para lo cual podrán emitir manuales y normas técnicas que deberán considerar los tratados y convenios internacionales firmados por México. La Federación emitirá disposiciones administrativas necesarias sobre diseño vial seguro y dispositivos para el control del tránsito, con el objeto de establecer estándares nacionales que puedan retomar las entidades federativas e incorporarlas en sus instrumentos normativos y sus políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 60. Especificaciones. Todos los proyectos de infraestructura vial y la que esté en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial.

Los tres niveles de gobierno deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones administrativas aplicables, así como para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

Artículo 61. Estudios técnicos. Las entidades federativas normarán la realización de estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda, materiales, pavimentos, simulación de flujo de personas peatonas y usuarias de medios motorizados y no motorizados, y de estimación de beneficios sociales y ambientales, a fin de proponer y apoyar los planes de proyectos y planes de movilidad y seguridad vial, para garantizar

la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades en las calles. Las legislaciones locales establecerán la obligatoriedad de estos estudios que deberán considerarse como una herramienta de planeación, y no deben ser usados como obstáculos para aprobar proyectos de movilidad no motorizada y transporte público.

Artículo 62. Auditorías de movilidad y seguridad vial. Los tres órdenes de gobierno llevarán a cabo auditorías en las etapas de planeación, proyecto y construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

- I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias y realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y en general, toda intervención que permitan evitar eventos graves;
- II. Considerar la actualización de las normas, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas; y
- III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y los choques contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables.

Los tres órdenes de gobierno tienen la obligación de notificar a la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano o a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo con su competencia, los resultados de las auditorías de seguridad vial que realicen.

Capítulo Segundo. Subsistema de transporte

Artículo 63. Servicios de transporte. Se considerará servicio de transporte a la actividad que se presta para satisfacer las necesidades de traslado de personas y bienes y se clasificarán de la siguiente forma:

- I. De personas: actividad de transporte de personas pasajeras que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad de éstas.
- II. De carga: actividad que se presta para satisfacer las necesidades de traslado de bienes.
- III. Mixtos: Es aquel destinado al transporte de personas y bienes, en vehículos adecuados para garantizar comodidad, seguridad e higiene de los usuarios y la carga transportada.

Artículo 64. Jurisdicción. Los servicios que se realicen en caminos de jurisdicción federal se considerarán en principio servicios de autotransporte federal y estarán regulados por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a menos que exista un convenio u otro mecanismo legal de coordinación.

Los servicios de transporte no incluidos en el párrafo anterior serán regulados por la presente Ley.

Artículo 65. Control de los servicios. Cada entidad federativa definirá, con apego a los criterios y principios establecidos en la presente Ley, 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 incluye la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que le estará impedido a las entidades federativas, Municipios y demarcaciones de la Ciudad de México exigir cualquier tipo de permiso por su paso en sus respectivas jurisdicciones, dejando a salvo la regulación de tránsito a dichas entidades públicas.

Sección Primera. Principios y estándares mínimos

Artículo 66. Interés público. Es de interés público, y responsabilidad de las entidades federativas y municipios, garantizar que todos los servicios de movilidad cubran adecuadamente las necesidades de movilidad de todas las personas.

Los servicios de movilidad que presten directamente los gobiernos, empresas públicas, privadas o personas físicas, deben considerarse de manera integrada en cada región, y realizarse cumpliendo con estándares de confort, seguridad, accesibilidad, sustentabilidad, cobertura, confiabilidad y eficiencia, que garanticen el cumplimiento de sus derechos tanto a personas usuarias de los servicios, y personas usuarias de la calle y conductores.

Artículo 67. Principios de los servicios de transporte de personas pasajeras. Todos los servicios de transporte de personas pasajeras deben cumplir con los siguientes principios, para los cuales, la ley en cada estado deberá establecer indicadores específicos de cumplimiento:

- I. **Confort:** Durante sus viajes, las personas usuarias deben disfrutar de estándares óptimos de confort, en especial deben poder disfrutar de niveles bajos de saturación, espacios interiores adecuados y limpios, así como los espacios y tiempos de espera.
- II. **Seguridad:** El diseño de los vehículos, su estado físico-mecánico, su conducción y el control de conductores y personas usuarias, deben garantizar la seguridad tanto de pasajeros como de las personas usuarias de la vía.
- III. **Accesibilidad:** Los vehículos, paradas y estaciones de los servicios de movilidad deberán asegurar el acceso efectivo de todas las personas en igualdad de condiciones, independientemente de sus condiciones y capacidades.

- IV. **Sustentabilidad:** Se deberán optar por los modos de movilidad que menor impacto ambiental tengan, y cuando se opte por otros, las personas usuarias deberán pagar como tarifa o impuesto, el costo adicional del impacto al medio ambiente.
- V. **Cobertura:** Los servicios deben ampliar su cobertura lo más posible, a fin de reducir la necesidad de transbordos, y para que los habitantes de las ciudades tengan el mayor número de opciones disponibles.
- VI. **Confiabilidad:** Las personas usuarias deben tener la seguridad de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos, de manera que se puedan planear los recorridos de manera más precisa.
- VII. **Eficiencia:** Los tiempos de recorrido deben ser suficientemente bajos para ser competitivos con los vehículos particulares. Se deberá considerar que la eficiencia reduce los costos de operación haciendo la tarifa más asequible sin comprometer la calidad del servicio.
- VIII. **Transparencia:** Los datos de operación deben ser compartidos con entidades federativas y municipios, así como con proveedores de soluciones de movilidad, incluyendo ubicación de las unidades en tiempo real, registros de vehículos y conductores, y toda la información que sea relevante para garantizar niveles óptimos de servicio y seguridad a la persona usuaria.
- IX. **Equidad de género:** Los servicios de transporte deben contemplar protocolos de actuación en contra de la violencia de género y acoso sexual, fortalecer la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, y atender las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva.

Sección Segunda. Integración de los servicios de transporte

Artículo 68. Ecosistema competitivo. Las autoridades competentes deberán promover ecosistemas y mercados competitivos de servicios de movilidad, y garantizar que no se formen ni propicien monopolios u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado, o barreras a la libre competencia, en los términos de la Ley aplicable, con el objeto de garantizar a las personas usuarias una adecuada accesibilidad a diversas alternativas de transporte.

En la regulación, control y operación de servicios de movilidad, las entidades federativas y municipios deberán promover la participación de operadores privados a través de los mecanismos contractuales y de control permitidos en las leyes. Estos mecanismos deben garantizar transparencia, equidad y certeza jurídica para operadores privados, a fin de que se puedan obtener índices razonables de rentabilidad en su operación, óptimos niveles de servicio y tarifas accesibles.

Las entidades federativas y municipios deberán fomentar y promover el uso de la innovación y la tecnología que permitan la implementación de soluciones eficientes y modernas en beneficio de toda la población.

Artículo 69. Operadores de servicios de transporte. Los servicios de transporte podrán ser operados directamente por entidades federativas o municipios, empresas públicas, privadas o personas físicas, bajo las normas que se establezcan en las legislaciones de cada entidad federativa. Los gobiernos deben focalizar su intervención como operadores de servicios de movilidad, en aquellos mercados de transporte que presenten distorsiones o limitaciones, en especial en áreas de baja demanda de transporte, y en áreas urbanas de alta densidad de actividades, a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

Artículo 70. Instrumentos de control de operadores. Es de interés público la planeación, diseño y operación de los servicios de transporte público, por lo que las entidades federativas deberán incorporar en sus legislaciones, los instrumentos de planeación y control que se requieran, a fin de garantizar que los servicios de transporte cumplan con las obligaciones y principios establecidos en esta Ley, y promueven la garantía efectiva del derecho a la movilidad de las personas.

Los instrumentos que establezcan las entidades federativas deben optimizar los niveles de servicio a las personas usuarias y garantizar el derecho a una movilidad asequible e inclusiva para todas las personas. Para ello, las entidades federativas deberán considerar las diferentes figuras legales disponibles como autorizaciones, contratos, concesiones, permisos, registros, vistos buenos, o cualquier otro, en función de las características de cada servicio de transporte, garantizando la competencia justa, evitar monopolios, la atomización excesiva de los servicios y esquemas competitivos que promuevan disputas por el pasaje que puedan generar reducción de los niveles de servicio o elevación excesiva de la tarifa.

Las concesiones para la prestación del servicio de transporte colectivo serán preferentemente a personas morales, salvo determinación específica y justificada en las entidades federativas, con base en sus atribuciones.

Artículo 71. Proveedores de soluciones de movilidad. Podrán constituirse como Proveedores de Soluciones de Movilidad, las entidades públicas, sociales o privadas. Las entidades federativas establecerán a un marco legal para que estos servicios puedan operar. Para ello, se deben seguir los siguientes criterios:

- I. Los proveedores deben garantizar la privacidad en datos personales de las personas usuarias.
- II. Se debe evitar que proveedores que además puedan operar servicios directamente, funcionen de manera monopólica.
- III. Los operadores de servicios de transporte no podrán compartir canales de información de sus servicios de manera exclusiva a uno o varios proveedores.
- IV. Las entidades federativas publicarán niveles de servicio exigibles para los proveedores, con los cuales se podrá controlar y evaluar su operación. Se debe proteger la información de las personas usuarias, evitar que quienes operan la

usen sin autorización expresa y garantizar que las entidades federativas tengan acceso a los datos de movilidad, pero no a los personales.

- V. Las entidades federativas deberán evitar usar barreras de entrada que limiten la competencia, y deberán promover regulaciones que apoyen a los proveedores más débiles de manera que se eviten los oligopolios y monopolios.

Artículo 72. Niveles de servicio para transporte de pasajeros. Todo operador de servicios de transporte de personas pasajeras, tanto entidades públicas, sociales como privadas, deberá considerar estándares en el diseño, operación, vehículos y conductores, que se deberán traducir en niveles de servicio medibles y evaluables de manera pública, a través de un sistema de información entre organismos reguladores y operadores. Estos estándares, además de los que establezca la regulación local, aplican dependiendo de la modalidad del servicio, tanto para servicios de transporte colectivo como individual:

- I. **Diseño:** Modelo contractual adecuado, paridad de género en dueños y directivos de los operadores y organismos públicos reguladores, dimensionamiento respecto a la demanda, accesibilidad e integración física, integración operacional e integración de tarifa y pago.
- II. **Operación:** Plan operacional, eficiencia del servicio, regularidad y continuidad del servicio, horarios de operación, frecuencias de paso y velocidad de recorrido.
- III. **Vehículos:** Diseño universal en interiores y accesos, buen estado físico-mecánico, control de externalidades, control de higiene interior y antigüedad de las unidades.
- IV. **Conductores:** Capacitación en conducción y atención, protocolos de protección de personas usuarias, incluyendo acoso sexual, derechos laborales, verificación de antecedentes y paridad de género y normatividad de tránsito.

Artículo 73. Niveles de servicio para transporte de carga. Todos los servicios de transporte de carga deben cumplir con los siguientes principios, para los cuales, la ley federal y la de cada estado deberá establecer indicadores específicos de cumplimiento:

- I. **Bajo en carbono.** Se diseñarán estrategias de reducción de viajes, eficiencia de vehículos y combustibles, con la finalidad de contribuir a las metas globales de reducción de emisiones.
- II. **Eficiencia logística.** Los servicios deberán ser diseñados con base en criterios de mejora de la infraestructura logística, infraestructura y operación vial y el uso de tecnologías de la información.
- III. **Seguridad.** Deben aumentarse tanto la seguridad de la cadena logística, como la seguridad vial de los servicios, en especial en las áreas pobladas.

Sección Tercera. Instrumentos de servicios de transporte

Artículo 74. Instrumentos de planeación y diseño. Para controlar la planeación y diseño de los servicios, las entidades federativas deberán definir en las leyes estatales, los instrumentos que se usen para cada uno de los siguientes procesos:

- I. Planeación de los servicios, incluyendo estudios de demanda.
- II. Asignación de operadores para cada uno de los servicios.
- III. Asignación de proveedores de soluciones de movilidad y organismos reguladores.
- IV. Diseño de política tarifaria y mecanismos de pago para los diferentes servicios.
- V. Diseño e implementación de infraestructura de integración física.

Artículo 75. Instrumentos de control de operación. Para controlar la adecuada operación de los servicios, las entidades federativas deberán definir en las leyes estatales, los instrumentos que se usen para cada uno de los siguientes procesos: Control de niveles de servicio, protocolos de prevención y atención, control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, control y registro de conductores y política de tarifa y subsidios.

Capítulo Tercero. Subsistema de tránsito

Artículo 76. Reglamento Nacional de Tránsito. Para regular el tránsito de vehículos, conductores, personas pasajeras y peatones en las calles del país y preservar la integridad física de las personas usuarias, la federación emitirá un Reglamento Nacional de Tránsito.

Artículo 77. Principios de circulación. El Reglamento Nacional de Tránsito, deberá considerar por lo menos las normas generales de circulación siguientes:

- I. La preferencia del paso en el cruce de vías públicas es de las y los peatones, excepto en cruces semaforizados cuando el semáforo explícitamente otorgue la preferencia de paso a quienes conducen vehículos, sin perjuicio de que al peatón en caso de que no haber tránsito vehicular que le permita el cruce, y con preferencia peatonal en el caso de vueltas de las personas conductoras de vehículos.
- II. El derecho de peatones a cruzar calles en puntos no señalizados como cruces peatonales en los siguientes casos, en los cuales las personas conductoras deben circular con bajas velocidades y atención al camino:
 - a. En calles con un carril de circulación.
 - b. En puntos de alta demanda y cruce sistemático de peatones.
 - c. En puntos en los que no haya ninguna alternativa mejor de cruce.
- III. Las normas de preferencia de paso de vehículos en intersecciones deben estar claras, y con la excepción de vehículos de emergencia no depende del tipo de vehículo, sino de las características de las vías, el orden de llegada y los dispositivos y señales de preferencia explícitas en el lugar.

- IV. Rebasar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; en el caso de vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.50 metros de separación lateral;
- V. Otorgar a ciclistas la condición de conductores de vehículos, para los cuales no pueden imponerse restricciones especiales con la excepción de su circulación en carriles centrales de vías de acceso controlado cuando existan laterales como opción práctica de circulación.
- VI. Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel, excepto en el caso de vías de acceso controlado.

Las disposiciones de este capítulo se deben complementar con las del Título Quinto de esta Ley.

Capítulo Cuarto. Subsistema de gestión de demanda

Sección Primera. Medidas de gestión de demanda

Artículo 78. Alcance. La gestión de la demanda de movilidad es el conjunto de medidas, acciones y programas dirigidos a gestionar los patrones de viajes que puede incluir disminuir la intensidad de uso o de los modos de transporte, de carga y pasajeros, de mayor costo social a la par que se fomentan incentivos para el cambio modal a modos sustentables y seguros.

Las autoridades federales, de las entidades federativas y municipales podrán implementar estas medidas, a fin de cumplir con el objetivo de reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta ley y en las demás leyes en materia de salud y medio ambiente, así como los convenios y tratados internacionales que ha firmado y ratificado el país.

Artículo 79. Interés público. Es de interés público la gestión integral de las calles y el control de aquellos elementos que generen impactos negativos a la salud, la integridad física, el medio ambiente y la calidad de vida.

El uso de las calles para la circulación y estacionamiento de vehículos está limitado a garantizar el interés público por lo que los gobiernos podrán establecer restricciones y pago por la circulación, acceso y estacionamiento cuando el interés público lo requiera.

Sección Segunda. Estacionamiento

Artículo 80. Gestión del estacionamiento. Las autoridades competentes de las entidades federativas deberán considerar en las disposiciones que al efecto emitan y que se refieran a gestión de estacionamientos, que estos son un equipamiento destinado a la movilidad motorizada, por lo que tiene beneficios para las personas usuarias de los vehículos motorizados y a la vez son un elemento generador de efectos negativos a través de la inducción de viajes en automóvil, por lo que deberá acatar la prioridad de los modos de movilidad establecida en esta Ley.

Artículo 81. Estacionamiento en predios. Las autoridades competentes de las entidades federativas y municipios deberán promover el control y reducción del estacionamiento, como medida de gestión de la demanda de movilidad, a través de las siguientes acciones:

- I. Evitar exigir cajones de estacionamiento a obras nuevas de cualquier tipo, incluyendo vivienda, comercio, servicios o equipamiento, y
- II. Establecer topes máximos y tarifas para la construcción de cajones de estacionamiento.
- III. Procurar el establecimiento de controles por zona tomando como referencia la saturación vial, para garantizar que no se exceda la capacidad de la red vial local.

Todos los establecimientos y obras de comercio y de servicios deberán proveer espacios seguros y convenientes para el estacionamiento de vehículos para personas con discapacidad y bicicletas, en la cantidad y forma que dispongan las leyes estatales.

Artículo 82. Estacionamiento en vía pública. Las zonas urbanas de mayor demanda en las ciudades deben incluir programas de control del estacionamiento en vía pública a través de tarifas y disposiciones específicas que regulen la demanda de estacionamiento, a fin de que cumplan con los niveles de servicio de disponibilidad de cajones.

Los programas deberán ser diseñados y controlados por los gobiernos, y pueden ser operados tanto por la propia administración pública, entidades públicas o privadas, a través de contratos, convenios, concesiones, permisos u otro instrumento que garantice el funcionamiento eficiente y transparente del programa. Se debe fomentar en el marco de la regulación hacendaria, que los ingresos de estos programas aporten al desarrollo de la infraestructura local para apoyar la movilidad sustentable y la gestión de espacios públicos.

Los gobiernos podrán cambiar el uso de estacionamiento en vía pública cuando tengan un potencial para otras actividades de espacios públicos como ampliación de plazas, enseres de uso público, parques, banquetas, áreas verdes o infraestructura ciclista.

Artículo 83. Inventario de estacionamientos. Para efectos de dar cumplimiento a la presente sección, las entidades federativas y municipios deberán contar con un inventario actualizado de los cajones con los que se cuentan y clasificarlos en términos de sus características físicas, uso, tarifa y propiedad.

Sección Tercera. Instrumentos de movilidad

Artículo 84. Movilidad institucional y empresarial. Las entidades federativas, municipios, gobierno federal, en el ámbito de su competencia, fomentarán programas de movilidad en oficinas públicas y privadas, centros educativos, comercios, industria o

agroindustria, para promover entre empleados y personas usuarias, un uso menor del automóvil en sus desplazamientos desde y hacia esos puntos, que contribuya a disminuir la congestión, emisiones, y que contribuya a mejorar el entorno y la calidad de vida.

Las entidades federativas y municipios podrán diseñar un plan de implementación que incluya la identificación de empresas o centros generadores de viajes, los instrumentos que se requieran para generar incentivos a las empresas y entidades públicas para implementar programas de movilidad institucional y las medidas de incentivo que se pueden implementar como pueden ser la deducibilidad del gasto en transporte público o no motorizado, subsidios a la inscripción a aplicaciones de movilidad compartida o jornadas laborales más cortas.

Para gozar del beneficio descrito en el párrafo anterior, los programas de movilidad institucional deberán contemplar la eliminación del estacionamiento gratuito o subsidiado, el fomento del trabajo remoto, el escalonamiento de horarios, el uso del transporte público, la movilidad activa, el fomento al uso de servicios y programas corporativos la de movilidad compartida a empresas e instituciones que, por su tamaño o impacto de movilidad en la zona, les sean requeridos.

Además, en dichos programas, se fomentará el uso de flotillas seguras que contemplen los estándares de eficiencia y seguridad vehicular mejor evaluados.

Artículo 85. Zonas de gestión de la demanda. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o a cambio del pago de una tarifa, 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.

Las entidades federativas y municipios, 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 movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular y/o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante medidas de restricción de acceso y velocidad a vehículos por su potencia, emisiones y/o tamaño, o se sujete el acceso al pago de una tarifa de congestión.

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 y operadores privados sujetos a un contrato de prestación de servicios, convenio, permiso, concesión o el instrumento que se establezca en la ley. Dicha medida deberá implementarse en el marco de una ecozona.

Artículo 86. Instrumentos fiscales. La federación, entidades federativas y municipios, en el ámbito de sus facultades, deberán considerar el uso de instrumentos fiscales para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad. Los instrumentos fiscales deberán buscar la equivalencia fiscal, es decir, que en la medida

de lo posible sean los beneficiarios directos o indirectos los que absorban el costo de las inversiones y gasto en movilidad, considerando el criterio de progresividad en cuanto a la responsabilidad de cada persona usuaria en la generación de costos sociales y ambientales.

Las disposiciones fiscales deberán fijar tarifas y contraprestaciones por el uso de la infraestructura vial y los servicios de transporte que reflejen de manera íntegra sus costos y beneficios sociales. Para esto se deben considerar el pago de mitigaciones y compensación de los costos sociales y ambientales generados, así como subsidios y exenciones en los casos donde se generen impactos sociales positivos.

Sección Cuarta. Instrumentos de desarrollo urbano

Artículo 87. Planeación territorial y urbana. Las entidades federativas y municipios integrarán la planeación territorial y urbana con la de movilidad, desarrollando legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, disminuir condiciones de segregación territorial al mejorar la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad, así como fomentar cercanía a oportunidades de empleo, atención a la salud, recreación, abasto y educación.

La planeación territorial y urbana, así como la de movilidad deberán ser congruentes con el Plan Nacional de Desarrollo, los Planes Estatales de Desarrollo, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y demás instrumentos de planeación aplicables.

Las autoridades federales, de las entidades federativas y municipios gestionarán conjuntamente las políticas de desarrollo urbano y de movilidad, entendiéndolo como un fenómeno interrelacionado que determina el nivel de desarrollo de un área, configura la estructura de las ciudades, impulsa el desarrollo y crea polos de atracción a través de la planeación de las redes inter e intraurbanas y el desarrollo de conjuntos urbanos industriales y urbanos alrededor de las vías de comunicación. Asimismo, impulsarán políticas encaminadas a recuperar la función social del suelo y generar una urbanización inclusiva, sostenible y participativa, mejorando la ocupación del suelo a través del aprovechamiento del suelo intraurbano.

Artículo 88. Proximidad. Las políticas y programas de ordenamiento territorial deberán promover políticas de proximidad que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos.

Artículo 89. Impacto de movilidad. Las entidades federativas deberán incorporar en sus legislaciones la evaluación de impacto de movilidad, el cual tendrá por objeto evaluar y dictaminar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras

y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad.

Título Quinto. Seguridad vial
Capítulo Primero. Tránsito seguro
Sección Primera. Principios

Artículo 90. Interés público. Es de interés público el control de la circulación de vehículos en la vía pública para asegurar la protección y seguridad de todas las personas usuarias de la vía: peatones, ocupantes y conductores de vehículos, el uso eficiente y adecuado de la red vial, y la reducción de externalidades sociales y ambientales.

La federación, las entidades federativas y municipios deberán aplicar los principios establecidos en esta Ley en los instrumentos normativos que expidan. Las disposiciones establecidas en esta Ley serán obligatorias, y conforman un conjunto de normas base para la protección del derecho a una movilidad segura consagrada en la Constitución.

Artículo 91. Protección de la integridad física. La movilidad en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todas las autoridades en el ámbito de su competencia deben adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de todas las personas, cuando estas transiten en las vías públicas del país.

Artículo 92. Responsabilidad diferenciada. Las personas usuarias de la vía deberán responsabilizarse del peligro que provocan para las demás personas usuarias, por lo que las obligaciones y sanciones que establezcan las leyes deben ser proporcionales al riesgo que generan. En el tránsito, las personas conductoras de vehículos en especial los motorizados, son responsables de proteger a las demás personas usuarias, en función de la mayor masa y potencia del vehículo que operan.

Artículo 93. Responsabilidad compartida. Para garantizar una movilidad segura y reducir los siniestros de tránsito más graves, se considerará que existe una responsabilidad compartida entre las personas usuarias de la vía, en especial quienes operan vehículos motorizados, quienes tienen la obligación de observar el cuidado y la precaución que se requiere con respecto a las circunstancias imperantes; quienes son responsables de la infraestructura vial en los gobiernos, que están obligados a garantizar un diseño vial seguro; los proveedores de vehículos, equipos, materiales y dispositivos, quienes deben cumplir con estándares de calidad y seguridad progresivos a los avances tecnológicos; y quienes son responsables de la aplicación de las normas de tránsito y de la operación vial.

Artículo 94. Peligro abstracto. En la definición de leyes y códigos penales, las entidades federativas considerarán el peligro que pueden generar las conductas, a fin de que establezcan obligaciones, prohibiciones, sanciones, penas e instrumentos acordes a ese peligro.

Artículo 95. Prioridad peatonal. En todo siniestro de tránsito en el que esté involucrado un peatón, se considerará que la responsabilidad es de la persona conductora del vehículo salvo prueba en contrario de que la intención del peatón era generar un daño.

Sección Segunda. Normas de seguridad

Artículo 96. Normas de seguridad para vehículos motorizados. Las entidades federativas deberán incluir en las normas de tránsito al menos las siguientes disposiciones:

- I. Utilización de cinturón de seguridad de forma obligatoria para todas las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados exceptuando a motocicletas y vehículos de transporte colectivo;
- II. Cualquier persona menor de 12 años deberá viajar en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en su caso un asiento elevador en los términos que establezca la Norma Oficial Mexicana aplicable por la autoridad competente;
- III. Todos los vehículos motorizados deberán contar con estándares de seguridad de conformidad con lo establecido en el artículo 109 de la presente Ley;
- IV. En vehículos motorizados el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada de acuerdo con las normas oficiales mexicanas respectivas;
- V. El uso adecuado de casco de seguridad estandarizado que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia debe ser obligatorio para las personas conductoras y pasajeras de motocicletas y de bicicleta o monopatín eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad mayor a 25 km/h;
- VI. La prohibición de manipular objetos distractores como teléfonos y tabletas al conducir; y
- VII. La prohibición de conducir vehículos rebasando los niveles de alcohol en la sangre que determine la autoridad competente que debe ser congruente con los estándares internacionales, y que se establece en la presente Ley o habiendo consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto y de todos aquellos fármacos cuyo uso afecte su capacidad para conducir.

Sección Tercera. Velocidad

Artículo 97. Límites de velocidad. Los límites de velocidad en las vías corresponden a los siguientes:

- I. 30 km/h en calles secundarias de menos de dos carriles por sentido, y calles terciarias.
- II. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado y calles secundarias de dos o más carriles por sentido.
- III. 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
- IV. 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para camiones en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

Son exceptuados los vehículos de emergencia, siempre y cuando cumplan con las señales luminosas y acústicas establecidas en las disposiciones aplicables.

Capítulo Segundo. Conductores seguros

Sección Primera. Control de conductores

Artículo 98. Sistemas de detección automática. La federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus facultades, establecerán sistemas, aplicaciones y equipos automatizados de registro de infracciones de tránsito, que incluyan necesariamente el de los límites de velocidad. En la aplicación de las sanciones que deriven de estos sistemas se garantizará el derecho de audiencia previa.

Los sistemas de detección automático pueden ser utilizadas para cualquier infracción de tránsito que pueda ser identificada a través de una imagen o video, como pueden ser, exceso de velocidad, paso de luz roja, invasión a paso peatonal, vuelta prohibida, sentido contrario, uso de distractores al volante, no uso de cinturón de seguridad o estacionamiento prohibido.

Artículo 99. Alcoholimetría. Las autoridades en el ámbito de su competencia llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites establecidos en los lineamientos que emita la Secretaría de Salud, los cuales deberán considerar como punto de partida el establecimiento de una concentración máxima permitida de alcohol en la sangre de 0.05%, y de 0.025g/L en aire expirado.

En el caso de que alguna persona conductora dé positivo a una prueba de alcoholimetría durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un periodo de un año la licencia de conducir. La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana los datos de referencia para incluirlos en el historial de la persona conductora.

Cuando una persona conductora en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un siniestro vial, en un vehículo de carga, transporte escolar, vehículos de emergencia o transporte de personas pasajeras será acreedora a la suspensión de su licencia por cinco años y deberá volver a realizar los exámenes de licencias como primoconductor.

Artículo 100. Seguro obligatorio. Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación; será responsabilidad de la persona propietaria del vehículo.

El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia.

El Reglamento Nacional de Tránsito o en su caso las leyes y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito establecerán las particularidades, procedimientos y mecanismos de sanción respecto al seguro obligatorio.

Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros destinarán un complemento de las primas para cumplir con los objetivos de esta Ley de conformidad con las leyes que las regulan.

Sección Segunda. Licencias de conducir

Artículo 101. Para conducir vehículos motorizados dentro del territorio nacional, será necesario contar con una licencia vigente para conducir, del tipo requerido para el vehículo que se pretenda operar, expedida por la autoridad competente y previo cumplimiento de los requisitos establecidos en las disposiciones legales aplicables.

Artículo 102. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, harán las adecuaciones necesarias a su normatividad, para que a través de la autoridad competente, todos los aspirantes que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia de conducir, acrediten el examen de valoración psicofísica integral y el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias realizadas por una autoescuela certificada, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia. Asimismo deberá establecerse que las licencias no podrán tener 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.

En el caso de que una persona solicite la licencia por primera vez o posterior a haber sido sancionado con la suspensión de la misma, deberá acreditar el examen teórico y práctico de conocimientos precedido de al menos 10 horas de entrenamiento en una autoescuela certificada.

Las personas que renueven su licencia deberán obtener un examen de valoración psicofísica integral, y un examen teórico orientado a la actualización de los conocimientos en factores de riesgo prioritarios.

Artículo 103. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, atenderán los lineamientos que al efecto expidan la Secretaría de Salud y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, respectivamente respecto de los contenidos y práctica de los exámenes de valoración psicofísica integral y teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y requisitos de emisión y renovación.-

Artículo 104. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se apegarán a los lineamientos para

la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico-prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus directores, instructores y evaluadores, expedidos por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, para la acreditación del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Artículo 105. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana deberá integrar un Registro Único de Licencias de Conducir con la información que le hagan llegar las autoridades competentes respecto de las licencias que emitan, como es el resultado del examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades, documentos presentados, infracciones o sanciones impuestas y cualquier información adicional que se considere necesaria para conocer el historial de la persona usuaria en todo momento y lugar. Para tal efecto se hará uso de las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información.

Para tal efecto las autoridades competentes para emitir las licencias de conducir se coordinarán junto con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana para que las licencias de conducir tengan como mínimo los siguientes datos: número único, nombre, fotografía, firma, huella digital, fecha de expedición, vencimiento y antigüedad, tipo o categoría, la autoridad que la emitió, Clave Única de Registro de Población (CURP) y restricciones.

Artículo 106. Cuando una persona conductora resulte responsable por sentencia ejecutoriada de un siniestro de tránsito en el que resulte el deceso de una persona o lesión grave, o bien por haber cometido alguna infracción a los reglamentos de tránsito en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes, se le suspenderá la licencia hasta que se cumpla con la sentencia. La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana los datos para el registro correspondiente en el historial de la persona conductora.

Las autoridades correspondientes en los tres niveles de gobierno tendrán acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Licencias de Conducir.

Artículo 107. Cuando por el motivo que fuere se actualice la suspensión de una licencia de conducir a una persona, ninguna otra autoridad podrá expedir otra durante el tiempo en el que se cumpla dicha sanción.

Capítulo Tercero. Vehículos seguros

Sección Primera. Vehículos nuevos

Artículo 108. Los vehículos nuevos y autopartes que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos ya sean fabricados en el país o importados, deben cumplir con la normativa técnica que en materia de seguridad vehicular sea emitida por la autoridad competente.

La autoridad emitirá las regulaciones técnicas, con la finalidad de garantizar la seguridad de los consumidores y las personas usuarias de la vialidad, 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 vial.

Solo a los vehículos nuevos que cumplan con la normativa técnica y con la presente Ley se les permitirá el tránsito por el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 109. La regulación técnica deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos que se comercialicen.

Los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad y sus especificaciones, deberán establecerse de acuerdo a los estándares correspondientes en los que se deberán incentivar y atender a las recomendaciones y mejores prácticas internacionales de los sistemas que han demostrado su eficiencia y adecuado desempeño para proteger la salud, la vida y la integridad de los infantes, peatones, ciclistas y motociclistas, además de las personas usuarias ocupantes de dichos vehículos.

Dichos estándares deberán de actualizarse progresivamente con el principio pro-persona y con ello responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves en el mundo.

Artículo 110. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por sí misma o a través de sus órganos desconcentrados, de acuerdo con las disposiciones reglamentarias que al efecto se expidan, establecerá mecanismos de evaluación de desempeño de seguridad vehicular en donde se realicen las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento de las especificaciones previstas en esta Ley y en las regulaciones técnicas aplicables.

Asimismo, establecerá un sistema de información público, claro y transparente de los resultados obtenidos en dichas evaluaciones sobre los niveles de seguridad vehicular.

Sección Segunda. Verificación vehicular

Artículo 111. Los vehículos en circulación han de ser verificados de sus condiciones físico-mecánicas periódicamente, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas que para tal efecto emita la autoridad competente, y con la periodicidad que se establezca en el Reglamento Nacional de Tránsito. Solo a los vehículos con condiciones físico-mecánicas satisfactorias se les permitirá el tránsito, de acuerdo con las reglas que se establezcan en el Reglamento Nacional de Tránsito.

Artículo 112. Todos los vehículos que circulen en la república mexicana deben generar emisiones por debajo de lo que establecen las normas respectivas. Los gobiernos de las

entidades federativas y los municipios establecerán y operarán sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación, de conformidad con lo establecido en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y la legislación local en la materia.

Capítulo Cuarto. Víctimas de siniestros viales

Sección Primera. Derechos de las víctimas de siniestros viales

Artículo 113. Derechos de las víctimas. En todo proceso de carácter penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro vial, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos.
- II. Recibir un trato de respeto a su dignidad, evitando su revictimización y cualquier elemento o situación que impida o dificulte el ejercicio de sus derechos.
- III. Respetar su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla.
- IV. Recibir atención médica y psicológica.
- V. Reparación del daño que se le haya causado, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten.

Para tal efecto, las autoridades emitirán protocolos de actuación obligatoria dirigida a sus servidores públicos encaminados a garantizar estos derechos.

Artículo 114. Las entidades federativas deberán garantizar a través de su legislación penal, la creación de fiscalías especializadas que armonicen la respuesta a los ilícitos penales derivados de siniestros viales, garantizando la unidad de criterios y respuesta en esta materia, y de unidades de atención a víctimas, que se constituyan como centros de apoyo ante la ocurrencia del siniestro.

Sección Segunda. Atención médica prehospitalaria para víctimas de siniestros viales

Artículo 115. Es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en el marco de la legislación aplicable, implementar un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de los lesionados en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables.

Artículo 116. Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, de acuerdo con el estándar aplicable, homologarán las características de las unidades de atención médica prehospitalaria para lesiones en siniestros viales, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia.

Artículo 117. Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno deberán observar los protocolos y normatividad aplicables en términos de la Ley General de Salud y sus disposiciones reglamentarias, a efecto de contar con centros reguladores de urgencias médicas, accesible mediante un número telefónico único a nivel nacional.

Artículo 118. El personal responsable de la atención médica prehospitalaria tiene que registrar e informar sobre el evento, características y personas involucradas, así como a la unidad de referencia, de acuerdo con la normatividad establecida por su institución.

Título Sexto. Infracciones y sanciones

Artículo 119. La vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones prevista en la presente Ley recae en las dependencias y entidades de la administración pública encargadas de la seguridad vial de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su respectiva competencia.

Asimismo, son responsables, a través de las unidades administrativas o áreas con facultad para realizar las funciones de inspección, verificación y control de tránsito y vialidad, de imponer las sanciones administrativas conforme a la normatividad federal o local vigente, según corresponda.

Transitorios

ARTÍCULO PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO SEGUNDO. - El Ejecutivo Federal emitirá el reglamento de esta Ley, dentro de los 120 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

ARTÍCULO TERCERO. - El Sistema Nacional a que se refiere esta Ley, se instalara dentro de los 180 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

ARTÍCULO CUARTO. - La Secretaria de Seguridad y Protección Ciudadana tendrá un plazo de 545 días naturales a partir de su creación, para realizar la integración total del Registro Único Nacional de Licencias de Conducir, a través de una base de datos nacional que incluirá el registro de siniestros de tránsito, infracciones, reincidencias y sanciones aplicadas.

ARTÍCULO QUINTO. - Todos aquellos ordenamientos de jerarquía inferior a la presente Ley que se contrapongan a ésta, tendrán que ser adecuados en concordancia con esta Ley en un plazo no mayor de 365 días naturales a partir de su entrada en vigor.

ARTÍCULO SEXTO. - Las autoridades de los tres órdenes de gobierno tienen que realizar todas las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de esta Ley en un plazo no mayor de 730 días naturales a partir de su entrada en vigor.

ARTÍCULO SÉPTIMO. A la fecha de entrada en vigor del presente Decreto, las menciones a Hecho o Incidente de tránsito previstos en leyes federales o estatales, así como en cualquier disposición jurídica que emane de las anteriores, se entenderán referidas a siniestro vial.

Dado en el Salón de Plenos de la Cámara de Senadores a los 10 días del mes de marzo de dos mil veintiuno.

Senadora Nancy de la Sierra Arámburo
Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar

Presidente de la Mesa Directiva

Comisión Permanente

P r e s e n t e.

La suscrita senadora de la República, **Xóchitl Gálvez Ruiz**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (PAN), en la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II y 72, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los artículos 8, numeral 1, fracción I; 164, numerales 1 y 2, 169, 172 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración del Pleno la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como 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**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

1.- Contexto mundial y nacional de la seguridad vial

En el año 2011, dio inicio el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, bajo el auspicio de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), cuya implementación permitió la creación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. El diagnóstico en ese entonces ya era terrible:

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



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

En América, la Organización Panamericana de la Salud, publicó en 2019 el estudio “Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas”, que demostró que México se había quedado muy rezagado en seguridad vial. Sus resultados eran contundentes:

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

2.- Contexto jurídico nacional y la reforma constitucional.

Desde hace varios años, diversas organizaciones de la sociedad civil, expertos, académicos, legisladores y ciudadanos en general, han pugnado para lograr reformas legales en materia de movilidad y seguridad vial que permitan que en nuestro país se privilegie la vida y la integridad física por encima de los automotores.

Estos importantes actores consolidaron un diagnóstico claro sobre la situación jurídica en el país, desvelando las enormes carencias que tenemos. Entre los problemas que se han identificado en este largo proceso de análisis y propuestas podemos encontrar los siguientes:

- No existe regulación nacional sobre límites de velocidad. Los límites más extendidos solo aplican para las carreteras y autopistas federales.
- Cada Estado y municipio establece sus propios límites para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país.
- Respecto de la conducción libre de alcohol y sustancias psicoactivas, México no tiene, de nueva cuenta, 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



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

federales y para conductores de transporte público con licencia federal.

- Cada entidad federativa o municipio determina si establece o no, pruebas de alcoholemia o drogas dentro de su territorio.
- Se estima que, en México, el 19.5% de muertes causadas por lesiones en el tránsito son atribuidas al consumo de alcohol.
- México no cuenta con leyes que regulen, a nivel nacional, el uso del casco obligatorio para motociclistas.
- Tampoco tiene leyes nacionales que establezcan como obligatorio el uso del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohíban que niños viajen en el asiento delantero, o que prohíban el uso del celular mientras se conduce, puesto que esto recae en la competencia de cada entidad federativa o municipio.

Para corregir estos desperfectos que derivan de la configuración normativa que tenemos, en febrero de 2019, el Senado de la República llevó a cabo diversos foros regionales que recogieron la opinión, y propuestas de la población, de las organizaciones de derechos humanos, de expertos en materia de seguridad vial, de servidores públicos y, muy especialmente, de personas y organizaciones dedicadas a la movilidad y a construir condiciones de seguridad vial.

Del cúmulo de propuestas destacó la necesidad de legislar una ley general que construya el piso mínimo en la materia para todo el país. Esta propuesta fue bien recibida en el Senado pues la seguridad vial es un tema urgente que debemos discutir y resolver, puesto que no hacerlo implica que más gente siga muriendo en las calles.

Pero una vez que iniciaron los trabajos rumbo a la elaboración de una ley general en la materia, se advirtió que había cuestiones constitucionales insalvables:

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



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

Sin reforma constitucional estábamos con las manos atadas pues el diseño constitucional depositaba en la Federación, en las 32 entidades federativas y en 2458 municipios, las atribuciones para legislar en materia de movilidad y seguridad vial. .

Para resolver este problema jurídico-constitucional, presenté una iniciativa de reforma constitucional y, de la misma forma, las senadoras María Guadalupe Saldaña Cisneros, Patricia Mercado Castro y el senador Primo Dothé Mata, presentaron, por su cuenta, sendas iniciativas con proyecto de decreto que reformaban diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, proponiendo, en síntesis, lo siguiente:

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

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

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

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

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



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

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

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

Una vez substanciado el proceso legislativo, la minuta fue aprobada en la Cámara de Diputados el 14 de octubre de 2020 y remitida a las legislaturas locales, en las cuales se aprobó por 25 votos y, en consecuencia, se emitió la declaratoria de constitucionalidad respectiva.

El 18 de diciembre de 2020 se publicó el decreto por el que se reformaron y adicionaron los artículos 4º, 73 y 115, constitucionales, en materia de movilidad y seguridad vial, elevando a la movilidad al rango de derecho fundamental y facultando al Congreso de la Unión para legislar una ley general en materia de movilidad y seguridad vial.

3. Rumbo a una ley general

Durante todo el año 2021, diversos legisladores tanto de la Cámara de Senadores como de la Cámara de Diputados, hemos trabajado permanentemente para construir una ley general que responda a las necesidades actuales y que permita la construcción de un modelo institucional y normativo que regule la movilidad y la seguridad vial en todo el territorio nacional.

En el Senado se han presentado tres iniciativas de ley para expedir esta anhelada ley general, las cuales estuvieron a cargo de las senadoras Patricia Mercado Castro, Nancy de la Sierra Arámbaro, así como del senador Primo Dothé Mata; también en la Cámara de Diputados se presentaron iniciativas a cargo de la diputada Pilar Lozano Mac Donald y del diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce.

Con la finalidad de integrar un proyecto consolidado se conformó un grupo de trabajo integrado por senadoras, senadores, diputadas y diputados involucrados con la temática, asesores de ambas cámaras del H. Congreso de la Unión, representantes de organizaciones de la sociedad civil, así como del Gobierno Federal provenientes de las secretarías de Gobernación (SEGOB), de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

(SEDATU), de Comunicaciones y Transportes (SCT), así como del Registro Público Vehicular (REPUVE), de la Procuraduría Fiscal, entre otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal.

Ello condujo a ubicar puntos neurálgicos de la norma que deben ser legislados de manera muy cuidadosa para propiciar un avance en los derechos de todas las personas en México, pero sin violentar el marco constitucional que nos rige.

Las diversas reuniones entre los participantes de este proceso aportaron una rica diversidad de opiniones y de visiones, que fortalece el análisis, permite la confrontación de ideas y marca rumbo claro en materia de movilidad y seguridad vial.

Por tal motivo, abrevando el cúmulo de conocimiento que se ha gestado en estos años, en este acto presento una iniciativa que expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como se reforman diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal, con el objetivo de contribuir a la discusión pública sobre el tema.

4. Particularidades de la iniciativa

La iniciativa propone la expedición de una nueva ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como la reforma y adición de dos leyes ya vigentes: la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial constará de 154 artículos, divididos en seis títulos.

La estructura de la ley es la siguiente:

- Título Primero. Disposiciones generales;
- Título Segundo. Del derecho a la movilidad;
- Título Tercero. De los instrumentos para la movilidad y la seguridad vial;
- Título Cuarto. Del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- Título Quinto. De la concurrencia y distribución de competencias y
- Título Sexto. De la gestión de la movilidad y la seguridad vial.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

En el Título Primero se desarrollan los conceptos generales, el objeto de la ley, los principios que regirán a la materia, las disposiciones necesarias para la correcta interpretación y funcionamiento de la norma, el glosario, etcétera.

En el Título Segundo se hace un minucioso trabajo para detallar cuáles son los alcances del derecho a la movilidad, así como de sus condiciones, es decir, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad, la inclusión y la igualdad.

Asimismo, en este Título se detallan los derechos de los distintos usuarios de las vías, incluyendo un capítulo de derechos de las víctimas de hechos de tránsito, lo que permitirá construir un sólido piso normativo que hará plenamente justiciable este derecho.

En el Título Tercero se desarrollan los instrumentos y programas que moldearán al derecho a la movilidad, dedicando, especialmente, una buena parte del articulado al Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, a la participación ciudadana a través de la consulta libre, previa e informada, a la creación de observatorios ciudadanos y a los mecanismos de financiamiento.

En el Título Cuarto se crea el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, con un Consejo Consultivo formado por personas de la sociedad civil y contando con una Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial para implementar los acuerdos, normas y disposiciones adoptadas por dicho Sistema.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial estará integrado por las instituciones, entidades, organismos, organizaciones públicas y privadas, enumerados en la ley, incluyendo en su caso las instituciones homólogas en los ámbitos estatal, municipal y de las demarcaciones territoriales. Su integración será la siguiente:

I. Poder Ejecutivo:

- a. La persona titular del Poder Ejecutivo Federal, quien lo presidirá;
- b. La persona titular de la Secretaría, quien fungirá como suplente del presidente del Sistema Nacional;
- c. Las personas titulares de los poderes ejecutivos de las entidades federativas;
- d. Las personas titulares de las secretarías de:

- i. Gobernación;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- ii. Comunicaciones y Transportes;
- iii. Economía;
- iv. Energía;
- v. Hacienda y Crédito Público;
- vi. Medio Ambiente y Recursos Naturales;
- vii. Salud;
- viii. Seguridad y Protección Ciudadana;

- e. La persona titular de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas;
- f. Un representante de cada una de las asociaciones de municipios.

II. Poder Legislativo:

- a. La persona que presida la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad de la Cámara de Senadores;
- b. La persona que presida la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad de la Cámara de Diputados, y
- c. Un integrante del poder legislativo de las entidades federativas.

III. Sociedad:

- a. Cinco representantes del Consejo Consultivo.

IV. Secretaría Técnica:

V. La persona titular de la Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

El Título Quinto complementa lo dispuesto en el anterior, pues desarrolla la concurrencia de facultades y distribuye en la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, las facultades que corresponden a cada orden de gobierno.

Finalmente, en el Título Sexto se sientan las bases para construir un sistema de gestión de la movilidad, que impulse la homologación de la regulación del tránsito, de las velocidades máximas, de los requisitos para la circulación y para la obtención de licencias de conducir, entre otros aspectos sensibles.

En suma, la iniciativa busca, en esta parte, construir una ley eficaz que abra la puerta para que en México alcancemos una regulación nacional lo más homogénea posible,



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

impulsando el uso de los medios de transporte no motorizados, la transición energética en la movilidad, la construcción de zonas de cero emisiones, así como la innovación tecnológica, como presupuestos para el sistema de movilidad del futuro.

Asimismo, se propone reformar la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para facultar a los institutos municipales, multimunicipales y metropolitanos de planeación, en materia de movilidad y seguridad vial, con lo que se pretende que en todo el país existan instituciones especializadas en planeación que puedan llevarla a cabo en materia de movilidad.

A continuación se presenta el cuadro comparativo de esta propuesta de reforma a esta ley:

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:	Artículo 3. ...
I. a XL ...	I. a XL ...
<p>XLI. Instituto Municipal de Planeación: Organismo público descentralizado de la administración pública municipal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, creado y operado en los municipios con un rango de población igual o mayor a cien mil habitantes, cuyo objetivo es contribuir a la planeación, ordenamiento territorial y desarrollo urbano del municipio;</p>	<p>XLI. Instituto Municipal de Planeación: Organismo público de la administración pública municipal, creado y operado en los municipios con un rango de población igual o mayor a cien mil habitantes, cuyo objetivo es contribuir a la planeación, al ordenamiento territorial, al desarrollo urbano, así como a la movilidad y seguridad vial del municipio, y que, en su funcionamiento, garantiza la debida participación de la sociedad;</p>
<p>XLII. Instituto Multimunicipal de Planeación: Organismo público descentralizado de la administración pública municipal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, creado, operado de manera conjunta por municipios asociados, los cuales estén situados en un rango de población menor a cien mil habitantes, cuyo objetivo es contribuir a la</p>	<p>XLII. Instituto Multimunicipal de Planeación: Organismo público creado y operado de manera conjunta por municipios asociados, que tengan un rango de población menor a cien mil habitantes, cuyo objetivo es contribuir a la planeación, al ordenamiento territorial, al desarrollo urbano, así como a la movilidad y seguridad vial de los municipios asociados, en</p>



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

<p>planeación, ordenamiento territorial y desarrollo urbano de los municipios asociados;</p>	<p>los términos del convenio de asociación correspondiente, y que, en su funcionamiento, garantiza la debida participación de la sociedad;</p>
<p>XLIII. Instituto Metropolitano de Planeación: Organismo público descentralizado de la administración pública estatal y municipal con personalidad jurídica y patrimonio propio, creado y operado de manera coordinada por las entidades federativas y los municipios que conforman una determinada zona metropolitana, cuyo objetivo es contribuir a la planeación y ordenamiento territorial de la zona metropolitana correspondiente.</p>	<p>XLIII. Instituto Metropolitano de Planeación: Organismo público creado y operado de manera coordinada por las entidades federativas y los municipios que conforman una determinada zona metropolitana, cuyo objetivo es contribuir a la planeación, al ordenamiento territorial, al desarrollo urbano, así como a la movilidad y seguridad vial de la zona metropolitana correspondiente, en los términos del convenio que al efecto se haya suscrito, y que, en su funcionamiento, garantiza la debida participación de la sociedad.</p>
<p>No existe correlativo</p>	<p>Artículo 46 Bis. Los planes y programas de desarrollo urbano deberán considerar lo dispuesto en el Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los locales, municipales y de las demarcaciones territoriales correspondientes.</p>
<p>Artículo 99. Los gobiernos federal, de las entidades federativas, de los municipios y de las Demarcaciones Territoriales, promoverán la creación y funcionamiento de observatorios urbanos, con la asociación o participación plural de la sociedad, de las instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y el gobierno, para el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre los problemas socio-espaciales y los nuevos modelos de políticas urbanas y regionales y de gestión pública.</p>	<p>Artículo 99. Los gobiernos federal, de las entidades federativas, de los municipios y de las Demarcaciones Territoriales, promoverán la creación y funcionamiento de observatorios urbanos, de movilidad y seguridad vial, con la asociación o participación plural de la sociedad, de las instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y el gobierno, para el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre los problemas socio-espaciales, los nuevos modelos de políticas urbanas y regionales y de gestión pública, así como de movilidad y seguridad vial.</p>
<p>Los observatorios tendrán a su cargo las tareas de analizar la evolución de los fenómenos</p>	<p>...</p>



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

<p>socioespaciales, en la escala, ámbito, sector o fenómeno que corresponda según sus objetivos, las políticas públicas en la materia, la difusión sistemática y periódica, a través de indicadores y sistemas de información geográfica de sus resultados e impactos.</p>	
<p>Artículo 100. Para apoyar el funcionamiento de los observatorios, las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, estatal, municipal y de las Demarcaciones Territoriales:</p>	<p>...</p>
<p>I. Proporcionarles la información asequible sobre el proceso de Desarrollo Urbano y el ordenamiento territorial, así como de los actos administrativos y autorizaciones que afecten al mismo;</p>	<p>I. Proporcionarles la información asequible sobre los procesos de Desarrollo Urbano, de ordenamiento territorial, de movilidad y seguridad vial, así como de los actos administrativos y autorizaciones que afecten a dichos procesos;</p>
<p>II. Promover, desarrollar y difundir investigaciones, estudios, diagnósticos y propuestas en la materia;</p>	<p>II. Promover, desarrollar y difundir investigaciones, estudios, diagnósticos y propuestas en esas materias;</p>
<p>III. Mejorar la recolección, manejo, análisis y uso de la información en la formulación de políticas urbanas;</p>	<p>III. Mejorar la recolección, manejo, análisis y uso de la información en la formulación de políticas urbanas y de movilidad y seguridad vial;</p>
<p>IV. Estimular procesos de consulta y deliberación para ayudar a identificar e integrar las necesidades de información;</p>	<p>IV. ...</p>
<p>V. Ayudar a desarrollar capacidades para la recolección, manejo y aplicaciones de información urbana, centrada en indicadores y mejores prácticas;</p>	<p>V. Ayudar a desarrollar capacidades para la recolección, manejo y aplicaciones de información urbana, de movilidad y seguridad vial, centrada en indicadores y mejores prácticas;</p>
<p>VI. Proveer información y análisis a todos los interesados para lograr una participación más efectiva en la toma de decisiones sobre Desarrollo Urbano y ordenamiento territorial;</p>	<p>VI. Proveer información y análisis a todos los interesados para lograr una participación más efectiva en la toma de decisiones sobre Desarrollo Urbano, ordenamiento territorial, movilidad y seguridad vial;</p>



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

VII. Compartir información y conocimientos con todos los interesados en el Desarrollo Urbano y el ordenamiento del territorio, y	VII. Compartir información y conocimientos con todos los interesados en el Desarrollo Urbano, el ordenamiento del territorio y en la movilidad y seguridad vial , y
VIII. Garantizar la interoperabilidad y la consulta pública remota de los sistemas de información.	VIII. ...
Las entidades federativas establecerán las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación de observatorios urbanos y para el ordenamiento territorial con base en esta Ley	Las entidades federativas establecerán las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación de observatorios urbanos, de movilidad y seguridad vial y para el ordenamiento territorial con base en esta Ley y en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Finalmente, se propone reformar la Ley de Coordinación Fiscal, para crear el Fondo de Aportaciones para la Movilidad y la Seguridad Vial, que estará a cargo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y que tendrá un funcionamiento similar al del Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública (FASP), que permitirá financiar la implementación de esta ley.

Hay que ser claros, sin financiamiento y sin estructura especializada, esta ley será letra muerta, por lo que en esta propuesta legislativa se hace énfasis en estos dos aspectos al crear un Sistema Nacional, una Agencia Nacional y un Fondo federal para ejecutar e implementar el mandato de esta Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

A continuación se presenta el cuadro comparativo de los cambios que se plantean en la Ley de Coordinación Fiscal:

Ley de Coordinación Fiscal	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 25.- Con independencia de lo establecido en los capítulos I a IV de esta Ley, respecto de la participación de los Estados, Municipios y el Distrito Federal en la recaudación federal participable, se establecen las aportaciones federales, como recursos que la Federación transfiere a las haciendas públicas de los Estados, Distrito Federal, y en su caso, de	Artículo 25. ...



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

<p>los Municipios, condicionando su gasto a la consecución y cumplimiento de los objetivos que para cada tipo de aportación establece esta Ley, para los Fondos siguientes:</p>	
<p>I a VIII. ...</p>	<p>I a VIII. ...</p>
<p>No existe correlativo</p>	<p>IX. Fondo de Aportaciones para la Movilidad y la Seguridad Vial</p>
<p>Dichos Fondos se integrarán, distribuirán, administrarán, ejercerán y supervisarán, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Capítulo.</p>	<p>...</p>
<p>El Fondo de Aportaciones para la Nómina Educativa y Gasto Operativo será administrado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y la transferencia de los recursos de dicho Fondo se realizará en los términos previstos en el artículo 26-A de esta Ley.</p>	<p>...</p>
<p>No existe correlativo</p>	<p>Artículo 47 Bis. El Fondo de Aportaciones para la Movilidad y la Seguridad Vial se constituirá con cargo a recursos federales, mismos que serán determinados anualmente en el Presupuesto de Egresos de la Federación. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, formulará a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público una propuesta para la integración de dicho Fondo. En el Presupuesto de Egresos de la Federación de cada ejercicio fiscal se hará la distribución de los recursos federales que integran este Fondo entre los distintos rubros de gasto en la materia que sean aprobados por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
<p>No existe correlativo</p>	<p>El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, entregará a las entidades el Fondo de Aportaciones para la Movilidad y Seguridad Vial, con base en los criterios que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial determine, a propuesta de la</p>



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

	<p>Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, utilizando para la distribución de los recursos, criterios que incorporen el número de habitantes de cada entidad federativa; la existencia de zonas conurbadas o metropolitanas, así como las acciones, proyectos y recursos que la entidad federativa y los municipios hayan destinado para mejorar la movilidad y seguridad vial en esas zonas; la implementación de programas de mejora de la movilidad y de la seguridad vial; el índice de hechos de tránsito y muertes y lesiones graves por hechos de tránsito, por año; los recursos destinados a apoyar las acciones que en materia de movilidad y seguridad vial desarrollen los municipios; los recursos destinados por la entidad federativa y sus municipios para construir y ampliar infraestructura peatonal, ciclista y que propicie la transición energética en la movilidad; las políticas y recursos destinados para ampliar y mejorar el transporte público, y el avance en la aplicación del Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
No existe correlativo	<p>La información relacionada con las fórmulas y variables utilizadas en el cálculo para la distribución y el resultado de su aplicación que corresponderá a la asignación para cada entidad federativa, deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación a más tardar a los 30 días naturales siguientes a la publicación en dicho Diario del Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal de que se trate. Los convenios y anexos técnicos celebrados entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y las entidades, deberán firmarse en un término no mayor a sesenta días, contados a partir de la publicación del resultado de la aplicación de las fórmulas y variables mencionadas con anterioridad.</p>
No existe correlativo	<p>Este Fondo se enterará mensualmente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público</p>



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

	<p>durante los primeros diez meses del año a las entidades federativas, de manera ágil y directa sin más limitaciones ni restricciones, incluyendo aquéllas de carácter administrativo, salvo que no se cumpla lo dispuesto en este artículo.</p>
No existe correlativo	<p>Las entidades federativas reportarán trimestralmente a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, el ejercicio de los recursos del Fondo y el avance en el cumplimiento de las metas, así como las modificaciones o adecuaciones realizadas a las asignaciones previamente establecidas en los convenios de coordinación y sus anexos técnicos en la materia; en este último caso deberán incluirse la justificación y la aprobación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial correspondiente.</p>
No existe correlativo	<p>Las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales deberán informar a sus habitantes trimestralmente y al término de cada ejercicio, entre otros medios, a través de la página oficial de Internet de la entidad correspondiente, los montos que reciban, el ejercicio, destino y resultados obtenidos respecto de este Fondo. Lo anterior, en términos de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y conforme a los formatos aprobados por el Consejo Nacional de Armonización Contable.</p>
No existe correlativo	<p>Artículo 47 Ter.- Las aportaciones federales que, con cargo al Fondo de Aportaciones para la Movilidad y Seguridad Vial, reciban dichas entidades se destinarán exclusivamente a:</p>
No existe correlativo	<p>I. A la construcción, mejoramiento, ampliación y mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclista;</p>
No existe correlativo	<p>II. A la ampliación y mejora del transporte público masivo, incrementando su capacidad,</p>



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

	<p>rutas, calidad, seguridad, eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad;</p>
No existe correlativo	<p>III. A la construcción, mantenimiento o ampliación de obras o proyectos que propicien una mejor movilidad y seguridad vial a nivel regional o metropolitano, de acuerdo con la jerarquía de movilidad, así como con los principios, objetivos y directrices establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;</p>
No existe correlativo	<p>IV. A la construcción, mejoramiento, mantenimiento o ampliación de obras de infraestructura, políticas públicas o proyectos para la movilidad o la seguridad vial, de acuerdo con la jerarquía de movilidad, así como con los principios, objetivos y directrices establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;</p>
No existe correlativo	<p>V. A la construcción, mejoramiento, ampliación y mantenimiento de infraestructura que propicie la transición energética en la movilidad;</p>
No existe correlativo	<p>VI. Al equipamiento de los elementos de las instituciones de movilidad y seguridad vial, así como de atención de emergencias derivadas de hechos de tránsito;</p>
No existe correlativo	<p>VII. La capacitación y profesionalización de los recursos humanos de las instituciones de movilidad y seguridad vial, así como de atención de emergencias derivadas de hechos de tránsito;</p>
No existe correlativo	<p>VIII. Al establecimiento y operación de los Registros de Movilidad y Seguridad Vial y sus plataformas, de cada entidad federativa;</p>
No existe correlativo	<p>IX. A políticas y acciones encaminadas a la reducción de muertes y lesiones graves por hechos de tránsito, y</p>



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

No existe correlativo	X. Al seguimiento y evaluación de los programas relacionados con las fracciones anteriores.
No existe correlativo	Las entidades federativas proporcionarán al Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la información financiera, operativa y estadística que les sea requerida.

Por lo antes expuesto, la suscrita, somete a su consideración la siguiente:

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como 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.

Artículo Primero. Se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

“Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Título Primero. Disposiciones Generales

Capítulo I. Disposiciones generales.

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 artículo 4º, párrafo décimo séptimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 2. Son objetivos de esta Ley:

- I. Establecer las bases, directrices generales y principios de la política pública nacional de movilidad y seguridad vial, para planificar, regular, controlar, vigilar y gestionar la movilidad y la seguridad vial, el transporte de personas y bienes;
- II. Establecer la concurrencia y la distribución de competencias 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, especialmente en zonas metropolitanas, de conformidad con lo establecido en el

- artículo 73, fracción, XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- III. Establecer mecanismos de participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
 - IV. 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;
 - V. Crear el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Registro Nacional, así como su plataforma;
 - VI. Vincular la política de movilidad y de seguridad vial con la de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como con las sectoriales de vivienda, salud, comunicaciones y transportes, infraestructura, educación, economía, medio ambiente y demás que se requieran.
 - 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 públicas, programas y acciones en la materia.
 - VIII. Determinar los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistema seguro.
 - IX. Determinar las acciones y principios de política pública que fomenten la transición energética y la innovación tecnológica en la movilidad.
 - X. Establecer las bases para fomentar y priorizar los modos de transporte de personas y mercancías, con menor costo ambiental y social, promoviendo la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad.
 - XI. Establecer las normas que promuevan la calidad de los servicios de transporte, de la infraestructura vial y del espacio público, así como la funcionalidad y seguridad del tránsito, protegiendo el medio ambiente.

Artículo 3. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución y con los tratados internacionales aplicables, de los que México sea parte, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia de los derechos de las personas.

Artículo 4. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

Agencia Nacional: La Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Área de transferencia para el transporte: Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular.

Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada al paciente cuya condición clínica se 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; comprende desde los primeros



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

auxilios que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias.

Auditoría de seguridad vial: Procedimiento sistemático útil para la prevención de accidentes de tránsito y la reducción de la gravedad de los mismos, mediante el cual se comprueban las condiciones de seguridad en el proyecto de una nueva vía pública o de una vía pública existente o de cualquier proyecto u obra que pueda afectar tanto a la vía misma como a los usuarios, con el propósito de garantizar que las vías públicas, desde su primera fase de planeación, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios, verificando que se mantienen dichos juicios durante las fases de proyecto, construcción, conservación y puesta en servicio de la vía, y que debe realizar un auditor o grupo de auditores calificados.

Autoridades. Autoridades de los tres órdenes de gobierno.

Ayudas técnicas: Dispositivos que permiten habilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad.

Centros de Población: Las áreas constituidas por las zonas urbanizadas y las que se reserven para su expansión;

Ciclista: Persona que conduce un vehículo no motorizado.

Conductor: Persona que maneja o tiene control físico de un vehículo en cualquiera de sus modalidades y que transita sobre la vía pública.

Conurbación: Continuidad física y demográfica que formen dos o más centros de población.

Consejo Consultivo: Consejo Consultivo del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Desplazamiento inteligente: Elección de viaje que se realiza utilizando el modo o conjunto de modos de transporte más convenientes para realizar un traslado, dependiendo de la actividad, distancia, condiciones del clima y del contexto urbano, con el objeto de obtener la mayor eficiencia y generar el menor impacto posible en la ciudad; para poder lograrlo, es indispensable contar con la mayor cantidad posible de información para tomar la mejor decisión.

Diseño universal: Es una condición esencial en las vías y servicios de transporte público que consiste en el diseño de productos, entornos y servicios que puedan ser usados por todas las personas en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptaciones o diseño especializado; puede incluir ayudas técnicas para personas con discapacidad cuando se requiera.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Elementos incorporados a la vialidad: Componentes adicionados a la vía, no forman parte intrínseca de la misma.

Elementos inherentes a la vialidad: Componentes que forman parte intrínseca de la vía.

Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un hecho de tránsito.

Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que debido a algunas de sus características puede encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, como los sectores de población con menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niñas y niños.

Hecho de tránsito: Evento producido por el tránsito, en que se involucra al menos un vehículo en movimiento, donde se producen lesiones o muerte de personas y/o daños en los bienes materiales.

Ley: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Peatón: Persona que transita por la vía pública a pie; incluye aquellas con discapacidad o con movilidad limitada y menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado.

Persona con discapacidad: Persona con deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás; sin excluir sus ayudas técnicas.

Persona con movilidad limitada: Persona que, de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realiza un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, personas mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con equipaje o paquetes.

Proximidad: Facilidad para alcanzar los destinos.

Registro Nacional: Registro Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Señalización: Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las vías, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel; previenen sobre la existencia de algún peligro; regulan el tránsito indicando las limitaciones físicas o prohibiciones que restringen el uso de las vías; y sirven de guía a los usuarios a lo largo de su trayecto.

Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Sistema Nacional: Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Transporte: Es el medio a través del cual se realiza el traslado de personas y bienes.

Transporte de uso particular: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio.

Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona indeterminada o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida, que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos.

Usuario: Persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad.

Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre cuya tracción depende de una máquina eléctrica o de combustión interna.

Vehículo no motorizado: Vehículo que utiliza tracción humana para su desplazamiento, incluye bicicletas y otros vehículos asistidos por motor eléctrico que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;

Vehículos propulsados con energía de fuentes limpias: Vehículo que suministra energía al motor mediante el uso de combustibles alternativos a la gasolina o diésel, cuyo propósito es la eliminación de la huella de carbono.

Vía: Espacio físico destinado al tránsito de peatones y vehículos.

Vía pública: Espacio físico de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos.

Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana.

Artículo 5. La interpretación y aplicación de esta Ley se regirá por los siguientes principios:

- I. **Accesibilidad.** Garantizar que todas las personas puedan usar el espacio público y los servicios de movilidad, sin discriminación, ni exclusiones, ni restricciones físicas, culturales o económicas.
- II. **Calidad.** Garantizar que los sistemas de movilidad, la infraestructura, los servicios, los vehículos y el transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones necesarias para su óptimo funcionamiento.
- III. **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.

- IV. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles.
- V. **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.
- VI. **Inclusión e Igualdad.** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad.
- VII. **Integración.** Planear la movilidad de manera vinculada al desarrollo urbano, contemplando la estructura urbana, infraestructura, equipamiento, vivienda, usos de suelo y espacio público, para promover el desarrollo compacto de los centros de población.
- VIII. **Multimodalidad:** Ofrecer diferentes modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, con el objetivo de mejorar la capacidad de las vías.
- IX. **Participación.** Promover que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública sobre movilidad y seguridad vial.
- X. **Perspectiva de género:** Generar condiciones para garantizar que niñas y mujeres puedan acceder, ocupar y utilizar los sistemas de movilidad en plenitud de condiciones, atendiendo sus necesidades propias en materia de movilidad, así como previniendo y erradicando la discriminación, la violencia en razón de género, el acoso y hostigamiento, la comisión de delitos, poniendo especial énfasis en los de índole sexual y, en general, cualquier acto que denigre, vulnere sus derechos o las ponga en peligro.
- XI. **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.
- XII. **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.
- XIII. **Seguridad vial.** Privilegiar las acciones de prevención de hechos de tránsito durante los desplazamientos, con el fin de proteger la vida y la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados, bajo la lógica de que todo hecho de tránsito es prevenible.
- XIV. **Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente.
- XV. **Transición energética e innovación tecnológica:** Promover que se dé una transición ordenada y sostenida hacia vehículos propulsados con energía de fuentes limpias, así como que se adopten las innovaciones tecnológicas que coadyuven a contar con un sistema de movilidad más seguro, menos contaminante y más eficiente.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- XVI. 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.

Artículo 6. Las autoridades, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán planear, diseñar e implementar sus acciones en materia de movilidad bajo el enfoque de sistema seguro, a fin de fortalecer la capacidad de gestión de la seguridad vial, cumpliendo al menos con las siguientes directrices:

- I. Todo hecho de tránsito es prevenible;
- II. Los sistemas de movilidad deben ser diseñados para tolerar el error humano;
- III. Mantener las velocidades vehiculares por debajo de un determinado umbral de seguridad es indispensable para reducir los hechos de tránsito;
- IV. Reconocer que quienes diseñan, construyen, gestionan y utilizan las vías de tránsito y los vehículos tienen la responsabilidad compartida de evitar hechos de tránsito que puedan derivar en traumatismos graves o defunciones;
- V. Garantizar la atención prehospitolaria a las víctimas de hechos de tránsito;
- VI. Las decisiones deben ser tomadas con base en evidencias, por lo que se debe contar con información fiable y actualizada sobre los sistemas de movilidad;
- VII. El sistema de movilidad debe ser modificado o adaptado, sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, para garantizar la seguridad y accesibilidad de las personas en situación de vulnerabilidad;
- VIII. Fortalecer a cada una de las partes del sistema seguro para controlar la combinación de los factores de riesgo de la infraestructura, los vehículos y sus velocidades, así como el comportamiento de los usuarios, a fin de disminuir las fuerzas de impacto durante los hechos de tránsito, protegiendo a los usuarios en caso de que una de ellas falle;
- IX. Sensibilizar acerca de los factores de riesgo y las medidas de prevención en el ámbito de la seguridad vial; y
- X. Fortalecer la vigilancia y el cumplimiento de las leyes y reglamentos en materia de tránsito.

Artículo 7. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, en especial, niñas, niños, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros masivo, colectivo o individual;
- IV. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías;
- V. Usuarios de transporte particular automotor.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

La prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas, así como en las inversiones, la distribución de recursos presupuestales y políticas fiscales relativas al diseño, construcción, operación y uso de la infraestructura vial, espacio público, servicios de transporte, así como las normas de circulación y controles vehiculares y otros relacionados con la movilidad y la seguridad vial, se otorgará de acuerdo a la posición que se tenga en la anterior jerarquía.

La jerarquía de movilidad se determina por el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, sus beneficios sociales y ambientales, las externalidades y emisiones contaminantes que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

Título Segundo. Del derecho a la movilidad

Capítulo I. Del Derecho a la movilidad.

Artículo 8. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema de desplazamiento de personas y bienes, que cumpla con las condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, contribuyendo a la satisfacción de sus necesidades y a su pleno desarrollo.

Artículo 9. La movilidad es un fin en sí misma, en tanto que a través de ella se propicia el ejercicio y garantía de los demás derechos humanos.

Artículo 10. Las personas son el centro del diseño y del desarrollo de la política pública de movilidad y seguridad vial.

Artículo 11. Las autoridades competentes deberán crear y mantener un sistema integral de movilidad, de acuerdo con la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento.

Asimismo, en el ámbito de sus competencias, deberán enfocar sus acciones a garantizar el ejercicio pleno del derecho a la movilidad, atendiendo a lo dispuesto en la presente Ley.

Artículo 12. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades.

Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes, en el ámbito de sus atribuciones, desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad adecuadas para garantizar tal fin.

Artículo 13. Los sistemas de movilidad se integrarán al desarrollo urbano y el ordenamiento territorial para:



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

- I. Generar una mayor cercanía;
- II. Facilitar que las personas alcancen sus destinos, y
- III. Fomentar una mayor relación entre diferentes actividades urbanas.

Para lograr lo anterior, los asentamientos deberán ser configurados a escala humana, procurando la creación de ciudades compactas y policéntricas. Asimismo, deberá fomentarse que el desarrollo de vivienda, bienes y servicios se planee, diseñe y construya cerca de estaciones de transporte público, así como que tengan entornos accesibles para caminar y trasladarse en vehículos no motorizados, promoviendo estilos de vida más saludable.

Artículo 14. Las autoridades y los particulares no podrán limitar el tránsito de las personas en las vías, excepto en los casos en que otras leyes, por cuestiones de orden público, así lo establezcan. Sólo se podrá establecer restricciones a la circulación de vehículos en días, horarios y vías con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de seguridad vial y evitar congestionamientos viales en puntos críticos.

Capítulo II **De las condiciones del derecho a la movilidad**

Artículo 15. Para el pleno ejercicio del derecho a la movilidad, las autoridades deberán garantizar que en todo momento se cumpla con las condiciones establecidas en el artículo 4o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Para tal efecto, deberán implementar las acciones, políticas públicas y programas necesarios para que el sistema de movilidad cumpla con los estándares adecuados en materia de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Sección I **De la seguridad vial**

Artículo 16. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los hechos de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos.

Artículo 17. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas.

Artículo 18. Las autoridades competentes deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistema seguro.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

Artículo 19. 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 20. Las autoridades y los particulares deberán garantizar que todos los componentes del sistema de movilidad cumplan con las condiciones óptimas para su funcionamiento y operación, a fin de que los traslados se hagan de manera segura, previniendo hechos de tránsito y salvaguardando la vida e integridad física de las personas.

Sección II De la accesibilidad

Artículo 21. Las autoridades competentes deben garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.

Artículo 22. Para garantizar la movilidad en condiciones de accesibilidad, la infraestructura vial y los servicios de transporte de pasajeros deben diseñarse y operar para incentivar la independencia de movimiento y el contacto social de los usuarios en situación de vulnerabilidad, para lo cual se deberá identificar y eliminar los obstáculos que impidan la movilidad de las personas.

Artículo 23. 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 ayudas técnicas para la accesibilidad personas con discapacidad y movilidad;
- 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, táctiles, rampas, entre otras;
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño que permitan construir un entorno incluyente;
- IV. Que la instalación del mobiliario urbano e infraestructura tales como teléfonos públicos, buzones, postes, cestos de basura, puestos de periódico, objetos suspendidos, rampas, accesos vehiculares a los predios y otros, no bloquee, obstruya o dificulte el acceso y el libre tránsito de los peatones, en especial de las personas con discapacidad y movilidad limitada.

Sección III De la eficiencia



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Artículo 24. Las autoridades competentes, garantizarán que las personas puedan realizar sus desplazamientos con la máxima eficiencia y eficacia posible, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles, evitando que se produzcan externalidades negativas desproporcionadas.

Para lograr lo anterior, deberán propiciar los desplazamientos inteligentes, ofreciendo alternativas de movilidad, priorizando los traslados a pie, en vehículos no motorizados y vehículos de transporte público.

Artículo 25. Para lograr la eficiencia y la eficacia del sistema de transporte se deberá garantizar la adecuada utilización de los recursos disponibles, posibilitando la obtención de su máximo rendimiento.

Artículo 26. Las autoridades deben, en todo tiempo, promover y priorizar los medios de transporte con menor coste social y ambiental, tanto para personas como para bienes.

Artículo 27. Las autoridades observarán el ordenamiento y aprovechamiento de la red vial evaluando su capacidad a través de niveles de servicio adecuados para todos los usuarios de la vía; por lo cual, para mejorar las condiciones de circulación se dará prioridad al número de personas que transitan en ella sobre la circulación de vehículos motorizados particulares de acuerdo con la jerarquía de movilidad.

Artículo 28. La atención y resolución de trámites, así como de procedimientos, relacionados con la movilidad, deberá llevarse a cabo con celeridad, promoviendo la mejora regulatoria, el uso de nuevas tecnologías y la simplificación procedimental.

Sección IV **De la sostenibilidad**

Artículo 29. 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 y el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 30. Las políticas públicas 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 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.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

Artículo 31. Las leyes establecerán los plazos y etapas para propiciar la transición energética en la movilidad, incentivando el uso de vehículos propulsados con energía de fuentes limpias, así como la construcción de infraestructura para tal efecto.

Para lograr lo anterior, las autoridades competentes, además, podrán establecer zonas de cero emisiones.

Artículo 32. Para impulsar la transición energética en el transporte público, las leyes establecerán los plazos, requisitos, condiciones y, en su caso, programas de incentivo, procurando que el otorgamiento de las concesiones y de los permisos, así como sus extensiones, se otorguen a vehículos propulsados con energías limpias.

Artículo 33. Las políticas públicas en materia de movilidad promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles e infraestructura.

Artículo 34. Las leyes establecerán mecanismos efectivos para reducir, reciclar y, en su caso, reutilizar, los desechos o residuos derivados de los vehículos, obras o infraestructura de los sistemas de movilidad.

Artículo 35. Las autoridades, al construir infraestructura para los sistemas de movilidad, por sí o a través de terceros, deberán utilizar materiales, técnicas, diseños, sistemas y procedimientos constructivos sustentables.

Sección V De la calidad

Artículo 36. Las autoridades competentes deberán garantizar que los componentes del sistema de movilidad cumplan con los requerimientos establecidos en la normativa aplicable; que cuenten con las propiedades aceptables para cumplir su función, así como que ofrezcan un espacio apropiado y comfortable para las personas.

Artículo 37. Autoridades y particulares, en su caso, deberán dar mantenimiento regular a la infraestructura, los servicios auxiliares, a los vehículos destinados al transporte y a todos los componentes del sistema de movilidad, así como asegurar que, en todo momento, cumplan las normas y estándares de higiene aplicables, para proporcionar una adecuada experiencia de traslado.

Artículo 38. 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.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

Artículo 39. 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.

Artículo 40. En el diseño de las vías se deberá tomar en cuenta criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios que contribuyan a la sensación de confort de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra y de arbolado urbano, y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo.

Sección V De la inclusión e igualdad

Artículo 41. El sistema de movilidad debe ser igualitario 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 personas en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 42. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

- I. **Adaptaciones razonables:** Para garantizar la igualdad e inclusión de las personas 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;
- 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 y afromexicanas, especialmente, 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 todos los usuarios, de acuerdo con la jerarquía de movilidad.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

El sistema de movilidad debe contemplar elementos que garanticen que cualquier persona usuaria, pueda desplazarse en plenitud de condiciones.

Artículo 43. Las políticas e inversiones en materia de movilidad deberán establecer el ejercicio libre y equitativo de ese derecho para toda la población, al promover acciones que fomenten la inclusión y no discriminación, especialmente de las personas en situación de vulnerabilidad.

Capítulo III **De los derechos y obligaciones de las personas usuarias**

Artículo 44. Son derechos de las personas usuarias de las vías, los siguientes:

- I. A la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
- II. Disponer de infraestructura vial incluyente y segura;
- III. A una señalización incluyente;
- IV. A que las vías estén debidamente iluminadas;
- V. Tener disponible información sobre el sistema de movilidad que les permita decidir las formas más eficientes y seguras para su traslado;
- VI. Acceder, ocupar y usar las vías, la infraestructura, los medios de transporte y, en general, todo el sistema de movilidad, en condiciones de igualdad y equidad de género;
- VII. A que los servidores públicos en materia de movilidad y seguridad vial tengan un comportamiento ejemplar y hagan respetar la ley, así como que sancionen a los infractores ya sea de oficio o a petición de parte;
- VIII. A que se garantice el interés superior de la niñez en todo el sistema de movilidad;
- IX. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte
- X. Obtener auxilio pronto de las autoridades, policías, cuerpos de rescate y urgencias médicas, en situaciones de emergencia;
- XI. Presentar quejas o denuncias ante las autoridades competentes, sobre deficiencias e irregularidades en las vías, infraestructura y servicios relacionados con la movilidad;
- XII. A que la infraestructura vial cuente con el debido mantenimiento y limpieza, y
- XIII. Los demás que establezcan las leyes de las entidades federativas y los reglamentos municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 45. Todas las personas usuarias de las vías deberán conocer, respetar y cumplir las obligaciones establecidas en las leyes, reglamentos y normas federales, locales, municipales y de las demarcaciones territoriales, relativas al uso, aprovechamiento y disfrute del sistema de movilidad. Dichas normas establecerán las sanciones que en su caso amerite su incumplimiento.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Artículo 46. Son derechos de los peatones, los siguientes:

- I. Tener preferencia sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonales. El diseño de las vías tendrá que privilegiar al peatón y al ciclista garantizando la existencia de cruces seguros, cercanos y accesibles;
- II. Utilizar el arroyo vehicular de manera segura cuando no existan banquetas o sean angostas, irregulares o insuficientes;
- III. Abordar y descender con facilidad, eficiencia y seguridad de los vehículos de transporte público;
- IV. A que los ciclos semafóricos estén diseñados para dar preferencia al peatón, en especial a personas con discapacidad y movilidad limitada y cuenten con las ayudas técnicas necesarias que les permitan conocer las fases de semafóricas;
- V. A que sus traslados se den de manera eficiente, por lo que las autoridades deberán procurar que los centros urbanos estén planeados de forma compacta y privilegiando la proximidad;
- VI. Disfrutar la ciudad como peatón, a caminar con calma en las vías, así como a jugar y convivir en el espacio público;
- VII. Al traslado continuo y libre de obstáculos que permita su desplazamiento seguro y efectivo; en su caso implementando las medidas o ayudas técnicas para lograrlo, y
- VIII. Los demás que establezcan las leyes de las entidades federativas y los reglamentos municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 47. Son derechos de los ciclistas, los siguientes:

- I. Circular en todas las vías a excepción de los carriles centrales de las vías de circulación continua, en condiciones de seguridad y de respeto;
- II. Utilizar un carril completo del arroyo vehicular, aun cuando existan carriles exclusivos para su circulación;
- III. Disponer de infraestructura ciclista, segura, interconectada, funcional y en buen estado;
- IV. Gozar de espacios gratuitos, accesibles y seguros para el estacionamiento de bicicletas;
- V. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento y dispositivos para transportar vehículos no motorizados dentro de los vehículos de transporte público de pasajeros;
- VI. Los demás que establezcan las leyes de las entidades federativas y los reglamentos de los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 48. Son derechos de los usuarios de transporte público de pasajeros, los siguientes:

- I. Utilizar el transporte público para sus traslados, garantizando la seguridad, la inclusión y la igualdad;
- II. Recibir la prestación de los servicios de transporte público de calidad, eficiente y en buenas condiciones;
- III. Contar, cuando la autoridad competente así lo determine, con tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad y movilidad limitada u otros grupos poblacionales;
- IV. Estar amparados por una póliza de seguros o su equivalente que deberá otorgar el prestador del servicio público, para el caso de cualquier hecho de tránsito, siniestro o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;
- V. A que los prestadores del servicio, las autoridades, así como otras personas usuarias les brinden un trato cordial y respetuoso;
- VI. Contar con espacios exclusivos para usuarios que, por su edad, condición, discapacidad o situación de vulnerabilidad, lo requieran de manera preferente; y
- VII. Presentar quejas ante la autoridad competente por deficiencias en el servicio o por incumplimiento de los derechos establecidos en esta Ley y en otras aplicables, y a que dichas quejas se resuelvan de manera rápida, comunicando en breve término la determinación que se hubiere adoptado;
- VIII. Tener a disposición la información de rutas, horarios de operación, datos generales de las personas operadoras, tarifas, transbordos y otra que les permita trasladarse de manera eficaz, eficiente y segura, y
- IX. Los demás que establezcan las leyes de las entidades federativas y los reglamentos de los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 49. Son derechos de los conductores de vehículos automotores, los siguientes:

- I. Utilizar las zonas de las vías destinadas para la circulación y estacionamiento de vehículos automotores, respetando en todo momento la jerarquía de la movilidad y la prioridad de uso de otros usuarios, de acuerdo con esa jerarquía.
- II. Contar con información anticipada sobre modificaciones temporales o permanentes sobre el flujo vehicular o la operación de las vías;
- III. Denunciar deficiencias e irregularidades en las vías, el manejo de depósitos vehiculares, estacionamientos públicos, procedimientos de sanciones administrativas y en general en lo relacionado a la infraestructura y servicios relacionados con la movilidad;
- IV. Conocer la identidad y acreditación oficial de los inspectores y agentes de tránsito, cuando sean detenidos para inspecciones o sanciones; y
- V. Los demás que establezcan las leyes de las entidades federativas y los reglamentos de los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 50. Las víctimas de hechos de tránsito tienen derecho:

- I. A recibir, en todo momento, la información, orientación y asesoría para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. A recibir un trato digno, evitando la victimización secundaria y cualquier elemento o situación que impida o dificulte el ejercicio pleno de sus derechos;
- III. A que las autoridades competentes que las atiendan presuman su buena fe, evitando responsabilizarlas por su situación y brindándoles los servicios de ayuda, atención y asistencia desde el momento en que lo requieran;
- IV. A que las autoridades competentes que intervengan en su atención, desde el primer momento, realicen todas las actuaciones necesarias, dentro de un tiempo razonable, para brindarles ayuda, auxilio, atención y asistencia, por lo que están obligadas a remover los obstáculos que impidan el acceso real y efectivo de las víctimas a las medidas que requieran para garantizar su vida, integridad y derechos;
- V. A que las autoridades competentes adopten, en todo momento, medidas para garantizar su seguridad, protección, intimidad, bienestar físico y psicológico;
- VI. A que se les respete su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles o penales en los que sean parte;
- VII. A recibir atención médica y psicológica de emergencia, así como a recibir el tratamiento posterior que garantice su vida, integridad, salud física, psicológica y emocional;
- VIII. A obtener la reparación del daño derivado de un hecho de tránsito. Todas las personas usuarias de la vía pública están obligadas a responder por los daños y perjuicios causados a terceros en su persona o bienes.
- IX. A recibir, en los procesos penales, el reconocimiento de la calidad de víctima por parte del Ministerio Público, a fin de garantizar sus derechos a la asesoría jurídica, a las medidas de ayuda y atención inmediata, a la inscripción en el Registro Nacional de Víctimas, a la reparación integral del daño y demás contenidos en la Ley General de Víctimas, en términos de lo que ésta disponga.

Para brindar una atención adecuada a las víctimas de hechos de tránsito, las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en sus respectivas competencias, deberán crear unidades especializadas de atención a víctimas.

Para garantizar estos derechos, las autoridades competentes deberán emitir las leyes, reglamentos, lineamientos o protocolos necesarios y capacitar a las personas servidoras públicas en materia de atención a víctimas.

Artículo 51. Las víctimas de hechos viales tienen derecho a una atención médica prehospitalaria efectiva y oportuna.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Artículo 52. Es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, implementar un sistema de atención médica prehospitalaria de acuerdo con lo establecido en los protocolos y normatividad aplicable en términos de la Ley General de Salud y sus disposiciones reglamentarias.

Artículo 53. Las autoridades competentes en términos de la Ley de Infraestructura de la calidad, emitirán las normas oficiales para regular los servicios de atención médica prehospitalaria respecto de las características de las unidades de atención médica prehospitalaria, el equipamiento, los protocolos de acción, el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia, entre otros aspectos.

Artículo 54. Los responsables de la atención médica prehospitalaria deben registrar e informar, de manera mensual, a las plataformas estatales, la fecha y hora de recepción de llamada de emergencia, fecha y hora de arribo al sitio del siniestro, cinemática del trauma, número de víctimas involucradas y características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto se emitan.

Título Tercero.

De los Instrumentos para la Movilidad y la Seguridad Vial

Capítulo I. De los Programas de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 55. La planeación, regulación y evaluación de la movilidad y seguridad vial forman parte del Sistema Nacional de Planeación Democrática, que incluye a todos los órdenes de gobierno y coadyuva al logro de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

La planeación estará a cargo, de manera concurrente, de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, de acuerdo a la competencia que les determina la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley.

Artículo 56. La planeación y regulación de la movilidad y la seguridad vial, se llevará a cabo sujetándose al Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, a través de:

- I. Los programas locales de movilidad y seguridad vial;
- II. Los programas de zonas metropolitanas o conurbadas;
- III. Los programas municipales, y
- IV. Los programas de las demarcaciones territoriales.

Artículo 57. El Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial se sujetará a las previsiones del Plan Nacional de Desarrollo y contendrá, al menos, lo siguiente:

- I. El diagnóstico de la situación de la movilidad y la seguridad vial en el país;

- II. La estructura de sistemas de movilidad urbanos y rurales en el país;
- III. Las políticas, objetivos, prioridades, metas específicas y lineamientos estratégicos en materia de movilidad y seguridad vial, a nivel nacional, regional, urbano y rural, de conformidad con los principios, objetivos, directrices y disposiciones de esta Ley.
- IV. Los indicadores que deberán observar los tres órdenes de gobierno para la evaluación de sus programas en las materias de esta Ley, y
- V. Los lineamientos y estrategias que orienten la inversión pública y privada a proyectos prioritarios en materia de movilidad y seguridad vial del país;

Artículo 58. El Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será aprobado cada seis años por el titular del Ejecutivo Federal y estará sometido a un proceso permanente de control y evaluación. Sus modificaciones se realizarán con las mismas formalidades previstas para su aprobación.

La Secretaría promoverá la participación social en la elaboración, actualización y ejecución del Programa, atendiendo a lo dispuesto en la Ley de Planeación y en esta Ley.

La Secretaría presentará anualmente al Sistema Nacional un informe de ejecución y seguimiento del Programa Nacional.

Artículo 59. Los titulares del Poder Ejecutivo de las entidades federativas deberán aprobar, cada seis años, los programas locales de movilidad y seguridad vial, los cuales serán aprobados, ejecutados, controlados, evaluados y modificados por las autoridades locales competentes, con las formalidades previstas en la legislación local en la materia, y en congruencia con el Programa Nacional.

En los municipios, el Programa Municipal deberá expedirse, en congruencia con el Programa Local y con el Programa Nacional, cada tres años, por el Ayuntamiento, de conformidad con la legislación y normativa aplicable.

Asimismo, en las demarcaciones territoriales, los programas de movilidad y seguridad vial se aprobarán por las alcaldías, en congruencia con el Programa Local y con el Programa Nacional, cada tres años, en términos de lo que dispongan las leyes de la Ciudad de México.

Artículo 60. Cuando dos o más municipios de una o más entidades federativas, formen una zona conurbada o una zona metropolitana, podrán celebrar convenios de coordinación con el objeto de planear y regular de manera conjunta y coordinada lo relacionado con la movilidad y la seguridad vial.

En estos casos, los municipios signantes deberán elaborar un programa metropolitano de Movilidad y Seguridad Vial que coadyuve a implementar las disposiciones de dicho



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

convenio, en congruencia con el Programa Nacional, así como con los programas locales que sean aplicables.

Se dará la intervención que corresponda a las entidades federativas y a la Federación, a fin de que coadyuven en la consecución de este objetivo. Para tal efecto, éstas podrán convenir mecanismos de planeación para coordinar acciones e inversiones que propicien la mejora y el desarrollo de las materias reguladas por esta Ley.

Artículo 61. Los programas de movilidad y seguridad vial de todos los órdenes de gobierno deberán armonizarse con las disposiciones de los programas de desarrollo urbano aprobados en términos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Artículo 62. Los programas de desarrollo urbano aprobados en términos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, deberán considerar lo dispuesto en el Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los locales, municipales y de las demarcaciones territoriales correspondientes.

Artículo 63. La legislación local determinará las funciones que tendrán, en las materias que regula esta Ley, los institutos municipales, multimunicipales y metropolitanos de planeación, establecidos en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Artículo 64. El Programa Nacional y los programas locales, metropolitanos, municipales y de las demarcaciones territoriales deberán formularse con una visión de largo plazo, por lo que los objetivos, estrategias, prioridades y recursos necesarios deberán considerar dicha visión.

Capítulo II. De la Participación Ciudadana

Sección I. De la consulta

Artículo 65. Toda persona tiene derecho a participar en la toma de decisiones en materia de movilidad y seguridad vial. Las autoridades deberán garantizar la participación social efectiva a través de la consulta, la opinión y la deliberación con las personas y sus organizaciones e instituciones.

Artículo 66. La planeación, las políticas y las acciones en materia de movilidad y seguridad vial deben llevarse a cabo en conjunto con la ciudadanía. Toda acción relacionada con la movilidad y la seguridad vial debe consultarse con la población que habita en el área que será impactada.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Artículo 67. La consulta en materia de movilidad y seguridad vial deberá ser libre, previa, informada, con ánimo de diálogo y consenso, de buena fe y buscando la maximización de los beneficios de las obras, acciones o proyectos para la mayoría.

Artículo 68. La Secretaría emitirá los lineamientos que regirán la consulta en el ámbito federal y, las legislaturas de las entidades federativas establecerán en sus leyes los procedimientos y normas que deberán aplicarse en las consultas locales, municipales o de las demarcaciones territoriales.

Sección II

De los observatorios ciudadanos

Artículo 69. A fin de garantizar la participación efectiva de la ciudadanía, se crearán observatorios ciudadanos que funjan como mecanismos de consulta, análisis y de evaluación de las políticas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 70. Los observatorios ciudadanos se integrarán y tendrán las funciones que determine la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como las que se establezcan en las leyes de las entidades federativas.

Artículo 71. Además de las funciones establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, los observatorios, exclusivamente en materia de movilidad y seguridad vial, tendrán las siguientes funciones:

- I. Observar y vigilar el cumplimiento y ejecución de normas oficiales mexicanas, de los planes, programas y principios a que se refiere esta Ley y, en su caso, denunciar ante la instancia competente, cualquier violación a la normativa aplicable, y
- II. Emitir recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial hacia las diferentes autoridades que sean competentes.

Sección III

De la participación activa

Artículo 72. La ciudadanía tiene derecho a participar activamente en la toma de decisiones sobre los proyectos que le impacten, desde la etapa de planeación, diagnóstico y diseño conceptual, hasta los detalles arquitectónicos, la vigilancia de la implementación, monitoreo y parámetros de evaluación.

Para tal efecto, las autoridades deberán garantizar que las preocupaciones, visión y requerimientos de las personas que habitan la zona, así como las usuarias de las vías, se incorporen adecuadamente al proyecto.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Artículo 73. Las autoridades podrán, para incorporar a la ciudadanía en los procesos de participación activa, otorgar permisos de observación y de vigilancia de los proyectos, cuando así lo soliciten.

Las leyes y reglamentos aplicables deberán establecer los requisitos, supuestos y condiciones para otorgar los permisos antes mencionados.

Capítulo III **Del financiamiento para la movilidad y seguridad vial**

Artículo 74. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en su respectivo ámbito de competencia, deberán asegurar los recursos presupuestales necesarios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 75. Para tal efecto, las leyes locales podrán crear fondos para la movilidad y seguridad vial conforme a la jerarquía de movilidad, que propicien el desarrollo de infraestructura segura; que promuevan los espacios peatonales y ciclistas; que impulsen la transición energética en la movilidad, así como la innovación tecnológica; y que garanticen los principios, objetivos y directrices de esta ley.

Artículo 76. La Federación apoyará el cumplimiento de los derechos, principios, objetivos y directrices establecidos en esta ley mediante la creación del Fondo de Aportaciones para la Movilidad y la Seguridad Vial, en términos de lo establecido en la Ley de Coordinación Fiscal.

Artículo 77. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, adicionalmente a lo establecido en los artículos anteriores, fomentarán la generación de fuentes de financiamiento, incluyendo las aportaciones privadas y el uso de instrumentos económicos y fiscales, de conformidad con la legislación aplicable.

Título Cuarto. **Del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**

Capítulo I. **Del Objeto del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.**

Artículo 78. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será la instancia superior de coordinación y formulación de políticas públicas y tendrá por objeto proponer, establecer y supervisar las directrices, servicios, planes, programas, proyectos, acciones institucionales e interinstitucionales, y demás políticas públicas que se implementen para garantizar el derecho a la movilidad, en los términos reconocidos en la Constitución y en esta Ley, en los ámbitos local, federal y municipal.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial está constituido por todas las instituciones y entidades públicas federales, de las entidades federativas, municipales, de las demarcaciones territoriales, y demás organizaciones públicas o privadas, relacionadas con la movilidad y la seguridad vial.

El Sistema tiene por objeto la coordinación de instrumentos, políticas, servicios y acciones entre todas las instituciones y organismos competentes en materia de movilidad y seguridad vial.

Para la operación del Sistema y el cumplimiento de sus atribuciones, el Sistema contará con una Secretaría Técnica, que recaerá en la Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 79. En cada entidad federativa habrá un Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que tendrá las mismas funciones que el Sistema Nacional, pero con competencia en la entidad federativa de que se trate.

Las leyes locales establecerán sus integrantes, procedimientos y atribuciones. Asimismo, dichas leyes establecerán en qué dependencia o institución recaerá la función de la Secretaría Técnica.

Artículo 80. El Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los municipios y de las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus respectivas competencias, así como los sectores social y privado, deberán coordinarse para establecer los mecanismos de organización, supervisión, evaluación y control de las acciones, políticas y programas en materia de movilidad y seguridad vial, previstos en esta Ley.

Artículo 81. Para el cumplimiento de su objeto, el Sistema tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Promover la coordinación y colaboración entre las instituciones, entidades públicas federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales, encargados de la movilidad y la seguridad vial;
- II. Formular el proyecto del Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y demás instrumentos programáticos relacionados con la materia;
- III. Analizar y valorar los resultados que arrojen las evaluaciones que se realicen a la Agencia Nacional, a las dependencias y entidades federales competentes en materia de movilidad y seguridad vial y a sus equivalentes en las entidades federativas, en los municipios y en las demarcaciones territoriales;
- IV. Elaborar propuestas de reformas, opiniones o recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Integrar los comités o comisiones que sean necesarios para el desempeño de sus funciones;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- VI.** Fijar criterios uniformes para la regulación de la selección, ingreso, formación, permanencia, capacitación, profesionalización, evaluación, reconocimiento, certificación y registro del personal de las instituciones de movilidad y seguridad vial, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones aplicables;
- VII.** Promover una estrategia de supervisión y acompañamiento que busca el desarrollo profesional y la especialización conjunta de los miembros de las instituciones de movilidad y seguridad vial;
- VIII.** Promover que las legislaciones aplicables prevean un procedimiento ágil, eficaz y uniforme para la imposición de sanciones administrativas al personal de las instituciones de movilidad y seguridad vial, por incumplimiento de los deberes previstos en esta Ley y demás que se establezcan en los ordenamientos correspondientes;
- IX.** Promover que las leyes y reglamentos en materia de tránsito homologuen la gestión de los factores de riesgo para la seguridad vial, conforme a los criterios internacionales y mejores prácticas en la materia.
- X.** Impulsar la participación de la comunidad en las acciones que promuevan la movilidad y seguridad vial;
- XI.** Fijar criterios de cooperación y coordinación para la atención de hechos de tránsito, así como de las personas que requieran atención médica prehospitalaria;
- XII.** Fomentar la cultura y educación vial;
- XIII.** Formular estrategias de coordinación en materia de prevención a la corrupción en las instituciones de movilidad y seguridad vial;
- XIV.** Proponer programas, acciones o convenios de cooperación intermunicipal, interestatal o internacional en materia de movilidad y seguridad vial;
- XV.** Establecer lineamientos para la homologación y desahogo de procedimientos en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVI.** Expedir sus reglas de organización y funcionamiento;
- XVII.** Promover la uniformidad de criterios jurídicos en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVIII.** Promover la celebración de convenios de coordinación entre la Secretaría, las dependencias y entidades federales competentes en materia de movilidad y seguridad vial, con las relativas en las entidades federativas, o en los municipios;
- XIX.** Promover que en las áreas conurbadas o zonas metropolitanas se dé una adecuada coordinación entre las diversas autoridades competentes en las materias de esta Ley, así como impulsar la celebración de convenios entre ellas para tal efecto, y
- XX.** Las demás que le otorgue esta Ley y otras disposiciones aplicables.

Capítulo II

De la integración del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

Artículo 82. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial estará integrado por las instituciones, entidades, organismos, organizaciones públicas y privadas, aquí enumerados, incluyendo en su caso las instituciones homólogas en los ámbitos estatal, municipal y de las demarcaciones territoriales:

I. Poder Ejecutivo:

- a) La persona titular del Poder Ejecutivo Federal, quien lo presidirá;
- b) La persona titular de la Secretaría, quien fungirá como suplente del presidente del Sistema Nacional;
- c) Las personas titulares de los poderes ejecutivos de las entidades federativas;
- d) Las personas titulares de las secretarías de:
 - 1) Gobernación;
 - 2) Comunicaciones y Transportes;
 - 3) Economía;
 - 4) Energía;
 - 5) Hacienda y Crédito Público;
 - 6) Medio Ambiente y Recursos Naturales;
 - 7) Salud;
 - 8) Seguridad y Protección Ciudadana;
- e) La persona titular de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas;
- f) Un representante de cada una de las asociaciones de municipios.

II. Poder Legislativo:

- a) La persona que presida la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad de la Cámara de Senadores;
- b) La persona que presida la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad de la Cámara de Diputados, y
- c) Un integrante del poder legislativo de las entidades federativas.

III. Sociedad:

- a) Cinco representantes del Consejo Consultivo.

IV. Secretaría Técnica:

- a) La persona titular de la Agencia Nacional.

Los integrantes señalados en las fracciones I, II y III, tendrán derecho a voz y voto en las sesiones del Sistema. La persona titular de la Agencia Nacional sólo tendrá derecho a voz.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Artículo 83. Los integrantes del Sistema se reunirán en Pleno o en comisiones, las cuales se deberán crear de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

El Pleno se reunirá por lo menos una vez cada seis meses a convocatoria de su Presidente, o de su suplente, quien integrará la agenda de los asuntos a tratar y en forma extraordinaria, cada que una situación urgente así lo requiera. Los integrantes tienen obligación de comparecer a las sesiones.

El quórum para las reuniones del Sistema se conformará con la mitad más uno de sus integrantes. Los acuerdos se tomarán por la mayoría de los integrantes presentes con derecho a voto.

Corresponderá al Presidente del Sistema la facultad de promover en todo tiempo la efectiva coordinación y funcionamiento del Sistema. Los integrantes del mismo podrán formular propuestas de acuerdos que permitan su mejor funcionamiento.

Los integrantes del Sistema deberán designar una persona que los supla en sus ausencias, quien deberá tener un nivel jerárquico inmediatamente inferior.

Tendrán el carácter de invitados a las sesiones del Sistema o de las comisiones previstas en esta Ley, las instituciones u organizaciones privadas o sociales, o las demás instituciones nacionales o extranjeras, que por acuerdo de la persona Titular de la Secretaría Técnica deban participar en la sesión que corresponda.

El Reglamento establecerá el mecanismo de invitación correspondiente. Los invitados acudirán a las reuniones con derecho a voz pero sin voto.

Capítulo III

Del Consejo Consultivo del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 84. El Consejo Consultivo es un órgano de opinión y asesoría de las acciones, políticas públicas, programas y proyectos que desarrolle el Sistema Nacional, la Secretaría, la Agencia Nacional y las demás dependencias y entidades federales competentes en materia de movilidad y seguridad vial.

El Consejo Consultivo estará integrado por treinta y dos representantes de asociaciones, colectivos, organizaciones de la sociedad civil o académicos, uno por cada entidad federativa, quienes serán electos por el Pleno del Senado de la República y cuyo cargo tendrá carácter honorífico.

Para efectos del párrafo anterior, el Senado de la República emitirá una convocatoria pública, que establecerá los criterios de selección, la cual deberá ser publicada en el Diario Oficial de la Federación.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

Las bases de la convocatoria pública deben atender, cuando menos, a criterios de experiencia nacional o internacional en materia de movilidad o seguridad vial; desempeño destacado en actividades profesionales, de servicio público, sociedad civil o académicas, así como experiencia laboral, académica o de conocimientos especializados, en materias afines a la Ley.

Capítulo IV

De la Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 85. La coordinación operativa del Sistema Nacional recaerá en la Agencia Nacional, que será un órgano desconcentrado de la Secretaría y que ejercerá las funciones de Secretaría Técnica.

Artículo 86. La Agencia Nacional tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Ejecutar y dar seguimiento a los acuerdos y resoluciones adoptadas por el Sistema Nacional;
- II. Coordinar las acciones entre las dependencias y las entidades competentes de la Administración Pública Federal que deriven de la presente Ley;
- III. Instrumentar los mecanismos, medidas, acciones, mejoras y demás políticas acordadas por el Sistema Nacional;
- IV. Elaborar el anteproyecto del Programa Nacional para someterlo a consideración de los miembros del Sistema;
- V. Llevar a cabo el seguimiento y monitoreo de la ejecución del Programa Nacional;
- VI. Elaborar y mantener actualizado el Manual de Organización y Operación del Sistema Nacional, así como las normas de organización que al efecto se aprueben;
- VII. Compilar los acuerdos que se tomen en el Sistema Nacional, llevar el archivo de estos y de los instrumentos jurídicos que deriven, y expedir constancia de los mismos;
- VIII. Proponer al Sistema Nacional un mecanismo de seguimiento y evaluación de las obligaciones previstas en esta Ley;
- IX. Formular y revisar los proyectos de convenios de coordinación, colaboración y concertación con instancias públicas y privadas, nacionales e internacionales;
- X. Crear, administrar y mantener actualizado el Registro Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como su plataforma;
- XI. Establecer los lineamientos para alimentar de información al Registro Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que establecerá al menos, la forma de transmisión de información de las instituciones que forman parte del Sistema Nacional, incluidas las autoridades federales, cuidando la confidencialidad de la información pero permitiendo que pueda haber un seguimiento y revisión de los casos que lo lleguen a requerir, así como la posibilidad de interoperabilidad entre los distintos registros de las entidades federativas;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- XII. Hacer recomendaciones al Sistema Nacional, a los sistemas de las entidades federativas, a los municipales y a los de las demarcaciones territoriales, mismos que deberán dar respuesta oportuna a aquéllas;
- XIII. Establecer mecanismos para la capacitación, formación, actualización y especialización de servidores públicos o dependientes de las instituciones, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley;
- XIV. Realizar y promover estudios e investigaciones en materia de movilidad y seguridad vial;
- XV. Emitir opinión sobre el proyecto de Reglamento de la presente Ley y sobre sus reformas y adiciones;
- XVI. Difundir entre las autoridades correspondientes y la población en general los resultados de los trabajos que realice, así como toda aquella información pública que tienda a garantizar el respeto del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial;
- XVII. Asesorar y apoyar a los gobiernos de las entidades federativas, así como a las autoridades federales que lo requieran para el ejercicio de sus atribuciones;
- XVIII. Informar cada seis meses al Sistema Nacional y a su Presidente, sobre sus actividades;
- XIX. Fungir como instancia de interlocución con organizaciones de la sociedad civil, academia y demás instituciones de los sectores social y privado;
- XX. Coordinar con las Secretarías Técnicas de los Sistemas de las entidades federativas la articulación de la política nacional, así como el intercambio de información necesaria a efecto de dar cumplimiento al objeto de esta Ley;
- XXI. Realizar diagnósticos nacionales que permitan evaluar las problemáticas concretas en la materia;
- XXII. Generar diagnósticos específicos sobre las necesidades de las entidades federativas y municipios en las materias de esta Ley. Estos diagnósticos servirán de base para la canalización o distribución de recursos y servicios que corresponda al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXIII. Promover en la población el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial, a través de diversas actividades de difusión;
- XXIV. Impulsar la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización de la movilidad y seguridad vial;
- XXV. Promover que la construcción de obras de infraestructura y equipamiento para la movilidad, incluyendo las vías de jurisdicción federal o estatal que se adentren en los centros de población, se ejecuten de acuerdo a los principios y jerarquía de movilidad establecidos en la presente Ley;
- XXVI. Las demás que deriven de ésta u otras leyes, o que le encomiende el Presidente o el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 87. La persona titular de la Agencia Nacional será nombrada y removida libremente por el Presidente del Sistema y deberá cumplir con los siguientes requisitos:



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- I. Tener ciudadanía mexicana en pleno goce de sus derechos civiles y políticos;
- II. Contar con título profesional de nivel licenciatura debidamente registrado;
- III. Contar con al menos cinco años de experiencia en las áreas correspondientes a su función, y
- IV. No haber sido sentenciado por delito doloso o inhabilitado como servidor público.

Capítulo V

De los Sistemas Locales, Municipales y de las Demarcaciones Territoriales

Sección I

De los Sistemas Locales

Artículo 88. En cada entidad federativa se creará e instalará un Sistema Local de Movilidad y Seguridad Vial, conformado por las dependencias y entidades de las administraciones locales vinculadas con la materia, en los términos que determinen sus respectivos ordenamientos legales y serán presididos por la persona titular del Poder Ejecutivo de la entidad federativa. Se organizarán y funcionarán de manera similar al Sistema Nacional, contarán con una Secretaría Técnica y garantizarán la participación de la ciudadanía, de las organizaciones de la sociedad civil, de la academia y demás instituciones de los sectores social y privado.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial se articulará con los Sistemas Locales a través de sus respectivas Secretarías Técnicas.

Artículo XX. Los Sistemas Locales tendrán, cuando menos, las siguientes atribuciones:

- I. Instrumentar y articular sus políticas públicas, programas y acciones en concordancia con las disposiciones del Sistema Nacional;
- II. Coadyuvar en la adopción y consolidación del Sistema Nacional;
- III. Garantizar la transversalidad de las políticas, programas y acciones locales;
- IV. Difundir el marco jurídico local y nacional en la materia;
- V. Promover la cultura y educación vial;
- VI. Integrar a la ciudadanía, a las organizaciones de la sociedad civil, a la academia y demás instituciones de los sectores social y privado en la definición e instrumentación de políticas en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Participar en la elaboración del Programa Nacional;
- VIII. Elaborar y ejecutar el Programa Local con la participación de la ciudadanía, de las organizaciones de la sociedad civil, de la academia y demás instituciones de los sectores social y privado;
- IX. Llevar a cabo el seguimiento, monitoreo y evaluación de la ejecución del Programa Local;
- X. Emitir un informe anual sobre los avances del Programa Local y remitirlo al Sistema Nacional;



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

- XI.** Crear, administrar y mantener actualizado el Registro Local de Movilidad y Seguridad Vial, así como su plataforma;
- XII.** Transmitir la información del Registro Local al Registro Nacional, cumpliendo los lineamientos establecidos para tal efecto y, en su caso, garantizar la interoperabilidad entre registros;
- XIII.** Realizar acciones de formación y capacitación de manera sistemática y continua, dirigidas a la población en general y a los servidores públicos en las materias de esta Ley;
- XIV.** Impulsar reformas, en el ámbito de su competencia, para el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley, y
- XV.** Las demás que les otorguen otras disposiciones aplicables.

Las leyes de las entidades federativas determinarán la forma y términos en que los Sistemas municipales participarán en el Sistema Local y, en el caso de la Ciudad de México, la forma de participación de las demarcaciones territoriales.

Sección II

De los Sistemas Municipales y de las Demarcaciones Territoriales

Artículo 89. Los Sistemas Municipales y de las Demarcaciones Territoriales serán presididos por las personas titulares de las presidencias municipales o de las alcaldías de la Ciudad de México, y estarán integrados por las dependencias e instituciones vinculadas con la movilidad y la seguridad vial.

Los Sistemas Municipales y de las Demarcaciones Territoriales contarán con una Secretaría Técnica y garantizarán la participación de la ciudadanía, de las organizaciones de la sociedad civil, de la academia y demás instituciones de los sectores social y privado.

Artículo 90. Las leyes de las entidades federativas preverán que las bases generales de la administración pública municipal, dispongan la obligación para los ayuntamientos de contar con un Programa de Movilidad y Seguridad Vial.

La misma obligación deberá establecerse en las leyes de la Ciudad de México, para las alcaldías.

Capítulo VI

Del Registro Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y su plataforma.

Artículo 91. El Registro Nacional de Movilidad y Seguridad Vial es un instrumento de información del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que concentra, sistematiza, procesa y analiza la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial que se genera en todo el país, con la finalidad de generar políticas públicas, programas, acciones y normas que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

Artículo 92. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, utilizarán el Registro con el fin de compartir e intercambiar la información disponible sobre la movilidad y la seguridad vial, en términos de la presente Ley.

Artículo 93. El Registro 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, de conformidad con esta Ley, su reglamento y las disposiciones que al efecto se emitan.

Artículo 94. El Registro estará a cargo de la Agencia Nacional, la que promoverá que la Secretaría celebre los convenios necesarios con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, de las entidades federativas y municipales, para la transmisión de la información y en su caso la interoperabilidad con los registros locales, así como para permitir el acceso y consulta de la información del Registro.

Artículo 95. La Agencia Nacional dictará las medidas necesarias para la integración y preservación de la información administrada y sistematizada en el Registro.

Artículo 96. Los integrantes del Sistema Nacional estarán obligados a compartir la información en materia de movilidad y seguridad vial que obren en sus registros locales o en sus bases de datos con el Registro Nacional. Dichas entidades serán responsables de la información que transmitan al Registro Nacional.

Artículo 97. Las entidades e instituciones generadoras y usuarias de la información que se transmita al Registro Nacional, la pondrán a disposición de éste, de conformidad con lo establecido en las leyes que regulan el manejo de datos personales, para lo cual se suscribirán los respectivos acuerdos de confidencialidad para el uso de la información.

Artículo 98. Las instituciones integrantes del Sistema Nacional tendrán acceso a la información contenida en el Registro Nacional, en el ámbito de su competencia.

El acceso al Registro Nacional estará condicionado al cumplimiento de esta Ley, los acuerdos generales, los convenios y demás disposiciones que de la propia Ley emanen.

Artículo 99. En el Registro se inscribirá, al menos, lo siguiente:



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- I. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia, vencimiento, sanciones impuestas y datos de localización de la persona licenciataria;
- II. Registro de hechos de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, así como si del hecho se derivaron procesos ministeriales o jurisdiccionales;
- III. La información y registros generados con relación a la atención médica prehospitalaria y, en su caso hospitalaria;
- IV. Registro de infracciones cometidas y cumplimiento de sanciones;
- V. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- VI. Resultados de exámenes para obtener licencias de conducir;
- VII. Datos de la póliza de seguro contratada por vehículo;
- VIII. Concesionarios y permisionarios de servicios de transporte, incluyendo información sobre las unidades, su propulsión, su capacidad y rutas;
- IX. Información sobre los conductores de vehículos de servicios de transporte;
- X. Encuestas de origen-destino y de calidad en el servicio de transporte público o privado;
- XI. Los resultados de las auditorías de seguridad vial, y
- XII. La información que la Agencia Nacional determine necesaria para la debida integración del Registro.

El Registro podrá incluir información generada o resguardada por entes privados, previo convenio de transmisión y protección de la información en términos de la legislación aplicable.

Artículo 100. Las autoridades responsables de generar, tratar y transmitir información para el Registro, procurarán que la creación de datos coadyuve a visibilizar, al menos, las necesidades y patrones específicos de movilidad por género y por condición de vulnerabilidad.

Lo anterior, 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; así como la implementación de políticas y acciones en contra de la violencia de género y acoso sexual en el transporte, o de otros factores de riesgo que se detecten.

Artículo 101. La Secretaría celebrará convenio con el Registro Público Vehicular, a fin de que ambos registros compartan la información contenida en ellos.

Asimismo, podrá celebrar convenios para intercambio o transmisión de información y, en su caso, interoperabilidad, con otros registros o sistemas de información federales o locales, que se estimen convenientes.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

Artículo 102. Los 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 35 kilogramos, podrán ser inscritos en el Registro, cuando así lo soliciten sus legítimos propietarios.

Artículo 103. El Registro contará con una plataforma de difusión de la información pública en él contenida, la cual deberá ser actualizada cada mes, de forma disociada y desagregada. La desagregación deberá incluir la perspectiva de género, las situaciones de vulnerabilidad y aquellas condiciones que sean relevantes, a juicio del Registro.

Artículo 104. Las entidades federativas contarán con sus propios registros. La Federación, y las entidades federativas estarán obligadas a intercambiar, sistematizar, analizar y actualizar la información que diariamente se genere en materia de movilidad y seguridad vial para la debida integración del Registro.

Artículo 105. La Agencia Nacional será la encargada de la operación de la plataforma tecnológica que sustenta el Registro Nacional, a través de la Dirección General del Registro Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Dicha unidad tendrá, al menos, las siguientes atribuciones:

- I. Establecer lineamientos para la funcionalidad, operación, respaldo, reconstrucción y seguridad de la información que integra el Registro Nacional;
- II. Establecer lineamientos para la transmisión de la información de los miembros del Sistema Nacional al Registro, así como las condiciones técnicas para la interoperabilidad entre registros;
- III. Establecer acciones y mecanismos de coordinación con la Federación, las entidades federativas y los Municipios, para el desarrollo tecnológico y soporte técnico;
- IV. Realizar las acciones necesarias para garantizar a las instituciones del Sistema Nacional las condiciones de acceso e interconexión al Registro;
- V. Proponer al Sistema Nacional el Plan Anual de Desarrollo y Modernización Tecnológica;
- VI. Diseñar, implementar y evaluar los programas de capacitación de los sistemas de la plataforma tecnológica;
- VII. Establecer los lineamientos de operación de la plataforma de difusión del Registro Nacional, y
- VIII. Las demás que esta Ley y otras disposiciones jurídicas le confieran.

Artículo 106. Los integrantes del Sistema están obligados a permitir la interoperabilidad de sus registros y bases de datos para compartir la información sobre movilidad y seguridad vial con el Registro Nacional, en los términos de esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Para tal efecto, se adoptarán los mecanismos tecnológicos necesarios para la interconexión en tiempo real y respaldo de la información.

La información contenida en el Registro Nacional, podrá ser certificada por la autoridad respectiva y tendrá el valor probatorio que las disposiciones legales determinen.

Título V **De la concurrencia y distribución de competencias.**

Capítulo I **De las competencias.**

Artículo 107. Las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales, en el ámbito de su respectiva competencia, deberán garantizar el cumplimiento de los derechos, principios, objetivos y directrices de esta Ley.

Artículo 108. Corresponde a las autoridades de todos los órdenes de gobierno, de manera concurrente, las atribuciones siguientes:

- I. Coordinar la implementación y ejecución de las acciones y políticas públicas que deriven de la presente Ley;
- II. Elaborar, instrumentar y articular sus políticas públicas en concordancia con la política nacional para disminuir y evitar las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por hechos de tránsito;
- III. Impulsar la difusión y promoción del derecho a la movilidad y de los principios rectores de esta Ley;
- IV. Difundir los derechos y obligaciones de los usuarios de las vías, en especial de aquellos con prioridad en la jerarquía de la movilidad;
- V. Garantizar el cumplimiento de la presente Ley, de las leyes locales, reglamentos y de los instrumentos internacionales aplicables;
- VI. Establecer políticas, normas y acciones que fortalezcan la cultura y la educación vial;
- VII. Disponer e implementar los mecanismos que garanticen la participación permanente y activa de la ciudadanía y de las organizaciones de la sociedad civil en materia de movilidad y seguridad vial;
- VIII. Impulsar la coordinación intermunicipal, metropolitana e interestatal, así como con la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IX. Celebrar convenios de coordinación y concertación en las materias de esta Ley;
- X. Llevar a cabo auditorías de seguridad vial, en el ámbito de sus respectivas competencias;
- XI. Coadyuvar con las instituciones públicas o privadas dedicadas a la movilidad y a la seguridad vial;

- XII. Garantizar que la construcción de obras de infraestructura y equipamiento para la movilidad se ejecuten de acuerdo a los principios y jerarquía de movilidad establecidos en la presente Ley;
- XIII. Impulsar la construcción, en su ámbito de competencia, de vías peatonales y ciclovías interconectadas y seguras;
- XIV. Asegurar la adecuada y pronta atención prehospitolaria y, en su caso hospitalaria, que sea requerida por las personas en situación de víctima de hechos de tránsito;
- XV. Crear, en su jurisdicción, cuando así se estime conveniente, infraestructura que fomente la transición energética en materia de movilidad, incluyendo electrolíneas, áreas de cero emisiones, entre otras;
- XVI. Garantizar la igualdad y la inclusión del sistema de movilidad para todas las personas, en especial para aquéllas en condición de vulnerabilidad;
- XVII. Expedir y ejecutar las normas, reglamentos y demás normativa que regule la prestación del servicio de transporte público y privado, en sus distintas modalidades, en sus respectivas competencias, así como las autorizaciones, permisos, licencias, concesiones, sanciones y demás actos jurídicos que de ellas emanen;
- XVIII. Impulsar la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización de la movilidad y seguridad vial;
- XIX. Expedir y ejecutar las leyes, reglamentos y demás normativa que regule el tránsito en las vías de sus respectivas jurisdicciones, así como las autorizaciones, permisos, licencias, sanciones y demás actos jurídicos que de ellas deriven;
- XX. Destinar y ejercer el presupuesto de movilidad y seguridad vial privilegiando las obras que atiendan a los usuarios con mayor prioridad en la jerarquía de la movilidad, y
- XXI. Promover en la población el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial, a través de diversas actividades de difusión.

Artículo 109. Corresponde a las autoridades de la Federación, en sus respectivas competencias, las atribuciones siguientes:

- I. Garantizar en el ámbito de su competencia, el cabal cumplimiento de la presente Ley, de los tratados e instrumentos internacionales aplicables;
- II. Elaborar, aprobar y aplicar el Programa Nacional a que se refiere esta Ley;
- III. Establecer, utilizar, supervisar y mantener todos los instrumentos y acciones encaminados al mejoramiento del Sistema Nacional y del Programa Nacional;
- IV. Revisar y valorar la eficacia de las acciones, las políticas públicas, los programas locales en la materia, con base en los resultados de las evaluaciones que al efecto se realicen;
- V. Promover la participación de la ciudadanía, las organizaciones de la sociedad civil, entes privados, expertos y a la academia, dedicadas a la movilidad y a la seguridad vial, en la ejecución de los programas federales respectivos;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- VI. Impulsar y celebrar convenios interinstitucionales de coordinación entre las diferentes instancias de gobierno, para facilitar la actuación de la Agencia Nacional y la aplicación de la presente Ley;
- VII. Crear y mantener actualizado el Registro Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como su plataforma;
- VIII. Analizar la información contenida en el Registro Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y difundir sus resultados a través de la plataforma del Registro Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y por los medios adicionales que se estimen pertinentes;
- IX. Establecer las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados en materia de protección al medio ambiente, eficiencia energética y seguridad vial;
- X. Suscribir los tratados internacionales y los acuerdos interinstitucionales que, en materia de movilidad y seguridad vial, se estimen convenientes;
- XI. Expedir, de acuerdo con sus respectivos ámbitos de competencia, las normas oficiales mexicanas que sean necesarias para garantizar los derechos, principios, objetivos y directrices establecidos en esta Ley;
- XII. Expedir los reglamentos, reglas de operación, lineamientos, circulares y demás instrumentos normativos que sean necesarios para aplicar las disposiciones de ésta y otras leyes aplicables a la materia, en el ámbito federal, y
- XIII. Las demás que les otorguen esta y otras leyes.

Artículo 110. Corresponde a las autoridades de las entidades federativas, en sus respectivas competencias, las atribuciones siguientes:

- I. Regular la movilidad y la seguridad vial, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia, para planificar, regular y gestionarlas en su territorio;
- II. Instrumentar y articular sus políticas públicas tomando en consideración el Programa Nacional;
- III. Elaborar el Programa local y participar en el diseño del Programa Nacional;
- IV. Promover y desarrollar programas, proyectos y acciones que mejoren y fortalezcan la movilidad y la seguridad vial, fomentando y priorizando los modos de transporte no motorizados y el uso del transporte público;
- V. Revisar y valorar la eficacia de las acciones, las políticas públicas, los programas estatales en la materia, con base en los resultados de las evaluaciones que al efecto se realicen;
- VI. Impulsar la participación de la ciudadanía, de las organizaciones de la sociedad civil, de la academia y de expertos, en la elaboración y ejecución del Programa local;
- VII. Coadyuvar en la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- VIII. Crear, mantener y actualizar el Registro Local de Movilidad y Seguridad Vial;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- IX. Transmitir la información del Registro Local al Registro Nacional, permitiendo, en su caso, la interoperabilidad de registros;
- X. Incentivar la circulación de vehículos propulsados con energía de fuentes limpias, así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;
- XI. Promover la adopción de innovaciones tecnológicas que coadyuven a contar con un sistema de movilidad más seguro, menos contaminante y más eficiente;
- XII. Expedir los reglamentos, reglas de operación, lineamientos, circulares y demás instrumentos normativos que sean necesarios para aplicar las disposiciones de ésta y otras leyes aplicables a la materia, en su ámbito de competencia;
- XIII. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial, así como la formulación de criterios para la mitigación y compensación de sus efectos negativos;
- XIV. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos respetando la jerarquía de movilidad establecida en la presente ley;
- XV. Proporcionar el servicio público estatal de tránsito, en los caminos y puentes de jurisdicción estatal, así como en las zonas urbanas no atendidas por los municipios, de conformidad con esta Ley y otras aplicables;
- XVI. Coordinar con las autoridades de todos los órdenes de gobierno la implementación y ejecución de las acciones y políticas públicas que deriven de la presente Ley;
- XVII. Otorgar licencias y permisos para conducir en las modalidades de su competencia, así como permisos y certificaciones para la operación de escuelas de manejo;
- XVIII. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte público y privado de pasajeros, previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- XIX. Establecer con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros;
- XX. Establecer las normas, acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios de transporte en todas sus modalidades;
- XXI. Regular el servicio de transporte ofrecido y contratado a través de plataformas digitales, en el ámbito de su competencia;
- XXII. Diseñar e implementar de manera conjunta con la Federación y las entidades federativas, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;
- XXIII. Verificar el cumplimiento de las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado, en materia de protección al medio ambiente, eficiencia energética y seguridad vial;
- XXIV. Realizar los operativos de control de uso de distractores, de uso de sistemas de retención en vehículos motorizados, de uso de cascos en motociclistas, en el marco de su competencia;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- XXV. Realizar los operativos de control de velocidad con base en los límites de velocidad por tipo de vía establecidos en esta Ley, en el marco de su competencia;
- XXVI. Realizar los operativos de alcoholimetría con base en los límites de alcohol en sangre y aire expirado establecidos por la Secretaría de Salud y en el protocolo para la implementación de puntos de control de alcoholimetría, en el marco de su competencia;
- XXVII. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las políticas públicas de su competencia orientadas a disminuir las muertes, lesiones y discapacidades por hechos de tránsito;
- XXVIII. Impulsar las reformas, en el ámbito de su competencia, que sean necesarias para el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley, y
- XXIX. Las demás que les otorguen ésta y otras leyes.

Artículo 111. Corresponde a las autoridades de los municipios, en sus respectivas competencias, las atribuciones siguientes:

- I. Regular la movilidad y la seguridad vial, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia, para planificar, regular y gestionarlas en su territorio;
- II. Expedir los reglamentos, reglas de operación, lineamientos, circulares y demás instrumentos normativos que sean necesarios para aplicar las disposiciones de ésta y otras leyes aplicables a la materia, en su ámbito de competencia;
- III. Elaborar su Programa Municipal y participar en la elaboración del Plan Local y del Plan Nacional;
- IV. Promover la participación de la ciudadanía en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación, seguimiento y evaluación;
- V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, transversales en materia de movilidad sustentable, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la federación, otras entidades federativas y municipios, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, sus principios y jerarquía;
- VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad eficiente, integrada, accesible, segura y sostenible; fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- IX. Asignar, gestionar y administrar fondos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- X. Convenir con los sectores social y privado la realización de acciones e inversiones concertadas hacia el cumplimiento de los programas en la materia atendiendo a los principios de esta Ley;
- XI. Proporcionar el servicio público municipal de tránsito en las vías de su jurisdicción;
- XII. Desarrollar acciones en materia de orden y operación de seguridad vial; así como aplicar las sanciones en materia de tránsito;
- XIII. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, priorizando la salvaguarda de los peatones, coadyuvar al cuidado del medio ambiente y hacer más eficientes los desplazamientos;
- XIV. Realizar estudios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido por la planeación en la materia, la jerarquía y principios de esta Ley;
- XV. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población, con base en los resultados de estudios y proyectos que para tal efecto se realicen, a fin de contribuir a la accesibilidad y seguridad vial;
- XVI. Procurar, en el ámbito de sus atribuciones, que la infraestructura de movilidad, sus elementos inherentes, incorporados y servicios auxiliares, se utilicen de forma adecuada conforme a su naturaleza, propiciando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todas las personas usuarias de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad;
- XVII. Asignar la jerarquía, categoría, sentidos de circulación y demás características de las vías de su jurisdicción;
- XVIII. 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;
- XIX. Evaluar los estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.
- XX. Autorizar el uso de las vías para sus diferentes fines, en los términos y condiciones previstos en las normas jurídicas y administrativas aplicables;
- XXI. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;
- XXII. Realizar los operativos de control de uso de distractores, de uso de sistemas de retención en vehículos motorizados, de uso de cascos en motociclistas, en el marco de su competencia;
- XXIII. Realizar los operativos de control de velocidad con base en los límites de velocidad por tipo de vía establecidos en esta Ley, en el marco de su competencia;
- XXIV. Realizar los operativos de alcoholimetría con base en los límites de alcohol en sangre y aire expirado establecidos por la Secretaría de Salud y en el protocolo para la implementación de puntos de control de alcoholimetría, en el marco de su competencia;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- XXV. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;
- XXVI. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada en los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;
- XXVII. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados;
- XXVIII. En coordinación con otras dependencias y entidades, instrumentar programas y campañas de cultura de movilidad, que fomenten la prevención de los hechos de tránsito y cambios de hábitos hacia una movilidad sustentable;
- XXIX. Promover e impulsar el transporte escolar y de personal que fomenten el uso racional del automóvil particular, modos sostenibles como la movilidad a pie y en bicicleta, para el traslado seguro y eficiente de los estudiantes y empleados;
- XXX. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;
- XXXI. Coadyuvar en la integración de los Registros Nacional y Local en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXXII. Participar en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros y mercancías cuando aquellos afecten su ámbito territorial, y
- XXXIII. Las demás previstas en ésta, otras leyes y demás normativa aplicable.

Artículo 112. Corresponde a las autoridades de las demarcaciones territoriales, en sus respectivas competencias, las atribuciones siguientes:

- I. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional y local, las políticas públicas de su competencia orientadas a disminuir las muertes, lesiones y discapacidades por hechos de tránsito;
- II. Elaborar su Programa de Movilidad y participar en la elaboración del Programa Local de la Ciudad de México, así como del Programa Nacional;
- III. 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 hechos de tránsito;
- IV. 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 seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- V. Coadyuvar en la integración de los Registros Nacional y Local en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad y seguridad vial en su territorio; y
- VII. Las demás previstas en ésta, otras leyes y demás normativa aplicable.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Título VI De la gestión de la movilidad y la seguridad vial

Capítulo I Del sistema de movilidad

Artículo 113. El sistema de movilidad es el conjunto de elementos y recursos relacionados con la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes en los centros de población, en el que se incluye la infraestructura, el transporte, los servicios, equipamiento, entre otros.

Artículo 114. Las autoridades de los distintos órdenes de gobierno, en sus respectivas competencias, se coordinarán para lograr la integración y el funcionamiento de los sistemas de movilidad, a través de la implementación de normas, programas, instrumentos, políticas, servicios y acciones, que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

Sección I. Del diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura

Artículo 115. Para la construcción de cualquier proyecto o la explotación de la vía pública, se requerirá autorización de la autoridad competente.

Artículo 116. Para incorporar infraestructura, servicios auxiliares o cualquier elemento a las vías, es necesario contar con el permiso de las autoridades que correspondan dentro de su jurisdicción. Las autoridades deberán llevar un registro de dichas autorizaciones.

Las autoridades determinarán y en su caso, dictaminarán el emplazamiento de los dispositivos para el control del tránsito dentro de su jurisdicción territorial, de conformidad con la normativa y lineamientos respectivos.

Artículo 117. Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de la misma, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar e implementar, previo a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos y protección de obra, conforme a la normatividad y lineamientos correspondientes.

Artículo 118. En el diseño, construcción y mantenimiento de las vías urbanas, las autoridades garantizarán que las obras de infraestructura para la movilidad sean diseñadas y ejecutadas con base en los derechos, principios, directrices y objetivos de esta ley, priorizando aquellas que atiendan a peatones, vehículos no motorizados y transporte público, conforme al orden establecido en la jerarquía de movilidad.

Para lo cual, las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar las vías como espacio público, por lo que deberán garantizar que las mismas cumplan las siguientes funciones:



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- I. Movilidad: que permitan el tránsito de peatones y vehículos;
- II. Habitabilidad: Que permitan la recreación, la convivencia y el disfrute de los espacios.

La gestión pública sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, promoviendo un equilibrio entre las necesidades de los diferentes usuarios, las condiciones y su jerarquización.

Artículo 119. En el diseño, construcción y mantenimiento de las vías urbanas, las autoridades deberán considerar los siguientes criterios:

- I. El diseño de vías privilegiará al peatón y a los usuarios de vehículos no motorizados, brindándoles condiciones de seguridad, comodidad, eficiencia y accesibilidad, entre las que se encuentran:
 - a. Se deberá proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel;
 - b. Se procurará que la redistribución del espacio vial subutilizado sea concedido a favor de los peatones;
 - c. Se implementarán rutas peatonales cortas, directas y variadas; así como cruces seguros, accesibles y cercanos que sigan la línea de deseo peatonal;
 - d. Se contribuirá a la percepción del espacio y las distancias a escala humana para promover la caminata y el uso de vehículos no motorizados;
 - e. Se evitará la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel;
 - f. Ante la existencia de caminos, puentes y vías férreas, que tiendan a formar barreras urbanas, se buscarán los mecanismos necesarios para que peatones y ciclistas puedan cruzar a través de ellas y utilizarlas en condiciones de seguridad y accesibilidad;
- II. Se contribuirá al uso equitativo del espacio vial por parte de todos sus usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad;
 - a. Los proyectos de nuevas vías o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones; carriles exclusivos para bicicletas; y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;
 - b. En el caso de las vías secundarias y locales, se les conferirá una función y carácter vecinal, para lo cual se considerarán criterios de pacificación de tránsito para promover la convivencia y disfrute de las calles como espacio público.
- III. Se creará infraestructura segura, incluyente, eficiente e integrada:
 - a. La infraestructura vial creará redes continuas e interconectadas para todos los usuarios;

- b. Las vías contendrán los elementos inherentes e incorporados necesarios para que sus velocidades de operación sean seguras y compatibles con su categorización, sus funciones y los usuarios que en ella conviven;
 - c. El diseño, construcción y emplazamiento de los elementos inherentes e incorporados a las vías, se realizará en apego a la normativa vigente, de forma que garanticen la seguridad vial, la accesibilidad, inclusión y la circulación eficiente de todos los usuarios;
 - d. Se buscará la eficiencia en las vías a través del incremento de la capacidad, en cuanto al número de personas desplazadas, dando prioridad a vehículos no motorizados y al transporte público;
 - e. Se procurará que los nuevos fraccionamientos y conjuntos urbanos se integren a la estructura vial existente, respetando los parámetros de diseño vial en apego a la normativa vigente;
- IV. Funcionalidad y calidad de las vías:
- a. Las vías deberán contemplar el equipamiento y servicios auxiliares necesarios y adecuados para sus funciones, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas, entre otros;
 - b. Se deberá contar con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular de forma segura, eficiente, accesible e incluyente;
- V. Mejoramiento y preservación de las condiciones ambientales:
- a. Se procurará en lo posible la disposición de sombra y de arbolado urbano, y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo;
 - b. Para la construcción y mantenimiento de las vías, se utilizarán materiales y acabados de calidad; tendiendo al uso de técnicas, diseños, sistemas y procedimientos constructivos sustentables y acabados de calidad;
 - c. Se buscará incorporar diseños y materiales que permitan la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico lo permitan.

Artículo 120. En el caso de vías de jurisdicción federal que no atraviesen zonas urbanas, los criterios técnicos de diseño deberán seguir los lineamientos y disposiciones establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Sección II. De la infraestructura segura y categorización de las vías

Artículo 121. Las autoridades garantizarán que las vías y sus intersecciones sean diseñadas bajo el enfoque de sistema seguro, para lo cual:

- I. Deberá reconocerse y preverse la posibilidad del error humano;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- II. En caso de presentarse un hecho de tránsito, el diseño deberá procurar que la fuerza del impacto sea suficientemente baja como para no causar la muerte ni lesiones graves a los usuarios involucrados;
- III. Los diseños en infraestructura vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares;
- IV. Los diseños geométricos, señales y demás elementos incorporados a las vías procurarán la gestión de la velocidad de los vehículos conforme a su diseño de operación y compatibilidad con las personas usuarias de la vía;
- V. La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta la multiplicidad de los usuarios de la vía, de acuerdo a su nivel de vulnerabilidad;
- VI. Los tiempos de cruce, intersecciones, secciones de banquetas, señalamientos, diseños geométricos, superficies y demás elementos de las vías, deberán diseñarse para la seguridad vial de todas las personas, en especial aquéllas con discapacidad y movilidad limitada;

Artículo 122. Las autoridades establecerán la categorización y jerarquización de las vías de su jurisdicción, tomando en consideración su función y previendo que la velocidad es un factor de riesgo que fomenta los hechos viales, las lesiones y las muertes derivadas de ellos.

Artículo 123. La velocidad de circulación de vehículos automotores en las vías, se definirá a partir de su categorización y jerarquización vial, sus funciones y niveles de movilidad y habitabilidad, así como los usuarios que en ella convivan.

La velocidad máxima para el tránsito de vehículos será la indicada en los dispositivos para el control de tránsito, de conformidad con lo establecido en las leyes y reglamentos locales y municipales.

Artículo 124. Las vías interurbanas deberán contar con 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 125. Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, priorizando 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, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Artículo 126. Las autoridades planearán, diseñarán y conformarán una red vial estratégica que permita la movilidad en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público, así como las medidas de protección civil y emergencia.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Sección III **Del transporte**

Artículo 127. El transporte es un servicio que permite trasladar personas o bienes de un punto a otro y se divide, al menos, en público y privado, atendiendo a la naturaleza de quien presta el servicio; y en transporte de pasajeros y de carga, atendiendo a su objeto. Las entidades federativas podrán ampliar esta clasificación en razón de las necesidades propias de cada una.

Artículo 128. Para la planeación y diseño de los servicios de transporte, las entidades federativas deberán definir en las leyes locales los instrumentos que se usen para cada uno de los siguientes procesos:

- I. Planeación de los servicios, incluyendo estudios de demanda;
- II. Asignación de personas operadoras para cada uno de los servicios;
- III. Asignación de proveedores de soluciones de movilidad y organismos reguladores;
- IV. Diseño de política tarifaria y mecanismos de pago para los diferentes servicios, y
- V. Diseño e implementación de integración física de infraestructura.

Artículo 129. Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, se desarrollarán en sistemas integrados de transporte, 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 deberán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y operarán a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

Las autoridades locales competentes deberán fomentar que los sistemas integrados de transporte estén articulados con los sistemas y demás servicios para vehículos no motorizados, tales como estacionamientos masivos de transporte no motorizado, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso a los modos de transporte, entre otros.

Artículo 130. La prestación de los servicios de transporte deberá darse en condiciones de calidad, seguridad, higiene, permanencia y eficiencia, por lo que los concesionarios deberán acreditar su capacidad técnica, jurídica, administrativa y financiera.

Los prestadores de los servicios de transporte deberán cumplir con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de movilidad, tránsito, medio ambiente, seguridad de las unidades y otras relacionadas con el servicio.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Artículo 131. Son principios del servicio de transporte:

Bajo en emisiones: Se debe diseñar estrategias de reducción de viajes, se propiciará la eficiencia de vehículos y combustibles, así como se fomentará la transición energética en las unidades que prestan el servicio, con la finalidad de contribuir a las metas globales de reducción de emisiones;

Eficiencia: Los servicios deberán ser diseñados con base en criterios de mejora de la logística, infraestructura y operación vial, innovación tecnológica y uso de tecnologías de la información, y

Seguridad: Se debe brindar con unidades seguras y garantizar que los servicios se presten en condiciones de seguridad vial para los usuarios del transporte y para los demás usuarios de las vías.

Diseño universal: Se debe prever que el diseño de las unidades permita que puedan ser usadas por todas las personas en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptaciones o diseño especializado. En su caso, podrían incluir ayudas técnicas para personas con discapacidad y movilidad limitada cuando se requiera;

Artículo 132. Las autoridades competentes deberán establecer los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros garanticen un servicio seguro y de calidad, mismo que estará apegado a requerimientos técnicos de seguridad para su operación y a condiciones de igualdad en la prestación del servicio, mismo que deberá resguardar la vida e integridad física de toda persona.

Cada autoridad en materia de transporte 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.

Artículo 133. Es de interés público la planeación, diseño y operación de los servicios de transporte público, por lo que las entidades federativas deberán incorporar en sus legislaciones, los instrumentos de planeación y control que se requieran, a fin de garantizar que los servicios de transporte cumplan con las obligaciones y principios establecidos en esta Ley, y promueven la garantía efectiva del derecho a la movilidad de las personas. Se podrán establecer sistemas tecnológicos de vigilancia y control de la operación del transporte público que coadyuven a garantizar la seguridad vial de la población.

Los instrumentos que establezcan las entidades federativas deben optimizar los niveles de servicio a las personas usuarias y garantizar el derecho a una movilidad asequible e inclusiva para todas las personas. Para ello, las entidades federativas deberán considerar



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

las diferentes figuras legales disponibles como autorizaciones, contratos, concesiones, permisos, registros, vistos buenos, o cualquier otro, en función de las características de cada servicio de transporte, garantizando la competencia justa, evitar monopolios, la atomización excesiva de los servicios y esquemas competitivos que promuevan disputas por el pasaje que puedan generar reducción de los niveles de servicio o elevación excesiva de la tarifa.

Artículo 134. Para controlar la adecuada operación de los servicios de transporte, los estados deberán definir en las leyes estatales los instrumentos que se usen para cada uno de los siguientes procesos:

- I. Control de niveles de servicio;
- II. Protocolos de prevención y atención;
- III. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
- IV. Control y registro de conductores y política de tarifa y subsidios.

Artículo 135. Las autoridades competentes 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 prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención al quejoso y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 136. A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de hechos de tránsito, las autoridades competentes deberán proveer mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.

Las autoridades competentes serán las encargadas de dictar y ejecutar 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 implementarán las medidas necesarias para fomentar la renovación, la transición energética y la innovación tecnológica.

Capítulo II **De la cultura y educación vial**

Artículo 137. La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de medidas, reglas y recomendaciones que todo usuario de la vía debe conocer al momento de transitar por ésta, la cual deberá distinguirse según el rango de edad con el fin de generar contenidos diferenciados.

Artículo 138. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a las políticas, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y fomentar la



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

cultura en materia de movilidad y seguridad vial, encaminadas a la adopción de hábitos de prevención de hechos de tránsito; promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en el sistema de movilidad.

Promoverán la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes con especial atención a grupos en situación de vulnerabilidad y con perspectiva de género, orientadas al peatón, a la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 139. Las políticas, programas, campañas y acciones de educación 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. 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, con especial énfasis en los conductores de vehículos motorizados;
- III. Prioridad en el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de esta Ley, brindando especial atención a personas con discapacidad y movilidad limitada, concienciando sobre su vulnerabilidad en la vía;
- IV. Prevenir y evitar cualquier tipo de violencia contra las mujeres en la vía pública y el transporte;
- V. Adopción de desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
- VI. Cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente;
- VII. Promover la participación ciudadana, involucrando activamente a los habitantes en el mejoramiento de su entorno social a través del conocimiento, ejercicio, actuación, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación de movilidad y seguridad vial.
- VIII. Contenidos que garanticen la equidad e igualdad de género.

Capítulo III

De la coordinación para la gestión de la movilidad y la seguridad vial

Artículo 140. Las autoridades de todos los órdenes de gobierno podrán establecer mecanismos de coordinación que permitan la formulación y ejecución de políticas, programas, acciones necesarias para armonizar sus políticas.

En las áreas conurbadas o en las zonas metropolitanas, la planeación y regulación en materia de movilidad urbana, tránsito, transporte y seguridad vial podrá realizarse de manera conjunta y coordinada entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, a través de los convenios de coordinación que al efecto se celebren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables. Dichos convenios procurarán el establecimiento de mecanismos e



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

instrumentos de carácter obligatorio que aseguren la acción coordinada institucional, así como la participación de la sociedad, que permitan una eficaz gobernanza metropolitana.

Artículo 141. Los municipios convendrán los mecanismos de planeación y, en su caso, de prestación de servicios en materia de movilidad y seguridad vial, a través de los convenios de coordinación que para ese efecto se celebren, en congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables. Lo anterior, con la finalidad de coordinar políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y la seguridad vial dentro de su territorio.

Los convenios de coordinación intermunicipales o metropolitanos establecerán autoridades encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Su funcionamiento y operación, se desarrollará de manera coordinada con pleno respeto de las atribuciones conferidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en las Constituciones de las entidades federativas, así como de las demás leyes aplicables.

Capítulo IV **De las estrategias para la gestión de la demanda**

Artículo 142. Las autoridades podrán establecer medidas para gestionar la demanda de movilidad a través de políticas, acciones y mecanismos que permitan un manejo más eficiente de los patrones de viaje, incluyendo la disminución en la intensidad de uso o la restricción de los modos de transporte automotor, con la finalidad de reducir las emisiones contaminantes y demás externalidades negativas producto de la movilidad.

Artículo 143. Las autoridades podrán establecer zonas de cero emisiones a través de polígonos en los que se limitará el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o a cambio del pago de una tarifa, 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.

Artículo 144. Las autoridades promoverán programas de movilidad en oficinas públicas y privadas, comercios, industria o agroindustria y centros educativos, que permitan a sus empleados, estudiantes y usuarios, el uso de transporte institucional y empresarial compartido para brindar desplazamientos más cómodos y eficientes hacia estos destinos.

Asimismo, dichos programas deberán contemplar el fomento del trabajo remoto, el escalonamiento de horarios, la promoción del uso transporte no motorizado, entre otros.



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

Artículo 145. En materia de estacionamiento, las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en sus respectivos ámbitos de competencia, podrán:

- I. Impulsar la creación de redes de estacionamiento para vehículos no motorizados y motocicletas en edificios, espacios públicos, vía pública y áreas de transferencia para el transporte;
- II. Determinar, las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública; autorizando los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos;
- III. Implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, particularmente en las zonas urbanas de mayor demanda;
- IV. Implementar el control de la gestión de demanda de estacionamiento, a través de las siguientes acciones:
 - a. Evitar exigir cajones de estacionamiento a obras nuevas de cualquier tipo, incluyendo vivienda, comercio, servicios o equipamiento;
 - b. Establecer topes máximos y tarifas para la construcción de cajones de estacionamiento;
 - c. Procurar el establecimiento de controles por zona, tomando como referencia la saturación vial, para garantizar que no se exceda la capacidad de la red vial local.
 - d. Cambiar el uso de estacionamiento en vía pública cuando tengan un potencial para otras actividades de espacios públicos como ampliación de plazas, enseres de uso público, parques, banquetas, áreas verdes, infraestructura ciclista, entre otros.

Capítulo V **De la gestión del riesgo**

Artículo 146. Las autoridades llevarán a cabo auditorías en las etapas de planeación, proyecto y construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, como 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 criterios de movilidad y seguridad vial.

Para lograr lo anterior, deberán cumplir con los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan en materia de seguridad vial para definir sus programas, proyectos y acciones, así como las siguientes acciones:

- I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias y realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de



- personas usuarias y en general, toda intervención que permita evitar eventos graves;
- II. Actualizar las normas, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas, y
 - III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y los choques contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables.

Capítulo VI De la regulación del tránsito

Artículo 147. 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 por las autoridades, con sujeción al régimen jurídico aplicable.

Artículo 148. Las autoridades competentes podrán restringir la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, con objeto de mejorar las condiciones ambientales y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

Artículo 149. Se podrá implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual por parte de agentes públicos y operadores privados sujetos a un contrato de prestación de servicios, convenio, permiso, concesión o el instrumento que se establezca en la ley.

Artículo 150. La federación, las entidades federativas y los municipios, procurarán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las siguientes características:

- I. Los conductores deben contar con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser acorde al tipo de vehículo que se pretenda operar;
- II. La preferencia del paso de peatones en el cruce de vías públicas de acuerdo al diseño y funcionalidad de éstas tomando en consideración su jerarquía en la movilidad;
- III. Establecimiento de límites de velocidad de acuerdo con los criterios establecidos en la presente Ley y en los convenios de coordinación que se celebren para tal efecto; así como control de velocidades compatibles de acuerdo al tipo de vía a fin de mantener las velocidades vehiculares por debajo del umbral de seguridad indispensable para reducir la gravedad por posibles hechos de tránsito;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

- IV. Utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo a la naturaleza de éstos;
- V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo;
- VI. Cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar 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. Todos los vehículos motorizados deberán contar con estándares de las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto;
- VIII. El uso obligatorio de casco para conductor y pasajeros de motocicletas que cumpla con la norma oficial mexicana aplicable en la materia;
- IX. La prohibición de manipular cualquier clase de objeto distractor al conducir;
- X. La prohibición de conducir vehículos por la vía pública con los niveles de alcohol en la sangre que determine la autoridad competente y que se establezcan en las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto; y
- XI. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales, procurarán que en las conurbaciones o zonas metropolitanas se aplique un solo reglamento de tránsito o bien que exista uniformidad en los aplicables.

Las autoridades deberán evaluar en qué medida las sanciones de tránsito establecidas desincentivan conductas de riesgo de forma exitosa y, en caso de ser necesario, ajustarlas.

Artículo 151. La federación y las entidades federativas deberán contemplar en su normativa aplicable que todos los aspirantes a obtener o renovar una licencia de conducir, acrediten el examen de valoración psicofísica integral y el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia.

Los exámenes antes mencionados podrán realizarse directamente por la autoridad o bien, ésta podrá concesionar el servicio a autoescuelas debidamente certificadas.

Asimismo, deberá establecerse que las licencias no podrán tener 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.

Artículo 152. En el caso de que una persona solicite la licencia por primera vez o posterior a haber sido sancionado con la suspensión de la misma, deberá acreditar el examen teórico y práctico de conocimientos.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

El examen consistirá en una valoración psicofísica integral, y un examen teórico y práctico orientado a evaluar los conocimientos de las normas de tránsito aplicables, los factores de riesgo, conocimientos básicos sobre el funcionamiento de los vehículos y sobre el sistema de movilidad.

Artículo 153. Todos los vehículos motorizados, deberán contar con un seguro para responder por los daños causados a terceros en su persona o bienes, que deriven de la conducción de estos en los términos de la legislación civil correspondiente. La contratación del seguro será responsabilidad del propietario del vehículo.

El seguro podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia, el cual deberá estar vigente en todo momento. Por ningún motivo se podrá obligar a las personas propietarias de vehículos a que contraten el seguro con alguna institución de seguros en específico. Las leyes y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito establecerán las sanciones y procedimientos sancionatorios para verificar el cumplimiento de la contratación del seguro obligatorio para vehículos motorizados.

Artículo 154. Las normas oficiales buscarán establecer las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano.

Las normas oficiales deberán ser progresivas y atender a las recomendaciones y mejores prácticas internacionales de los sistemas que han demostrado su eficacia y adecuado desempeño para proteger la salud, la vida y la integridad de niñas, niños y adolescentes, peatones, ciclistas, motociclistas, personas usuarias ocupantes de dichos vehículos y demás personas vulnerables usuarias de la vía. Dichas normas deberán actualizarse de acuerdo con lo que establece la Ley de la Infraestructura de la Calidad.

Artículo Segundo. Se reforman los artículos 3, fracciones XLI, XLII y XLIII, 99, 100, fracciones I, II, III, V, VI, VII, y último párrafo y se un artículo 46 Bis, a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

“Artículo 3.- ...

I. a XL ...

XLI. Instituto Municipal de Planeación: Organismo **público de** la administración pública **municipal, creado** y operado en los municipios con un rango de población igual o mayor a cien mil habitantes, cuyo objetivo es contribuir a la planeación, **al** ordenamiento territorial, **al** desarrollo urbano, **así como a la movilidad y seguridad**



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

vial del municipio, y que, en su funcionamiento, garantiza la debida participación de la sociedad;

XLII. Instituto Multimunicipal de Planeación: Organismo público creado y operado de manera conjunta por municipios asociados, que tengan un rango de población menor a cien mil habitantes, cuyo objetivo es contribuir a la planeación, al ordenamiento territorial, al desarrollo urbano, así como a la movilidad y seguridad vial de los municipios asociados, en los términos del convenio de asociación correspondiente, y que, en su funcionamiento, garantiza la debida participación de la sociedad;

XLIII. Instituto Metropolitano de Planeación: Organismo público creado y operado de manera coordinada por las entidades federativas y los municipios que conforman una determinada zona metropolitana, cuyo objetivo es contribuir a la planeación, al ordenamiento territorial, al desarrollo urbano, así como a la movilidad y seguridad vial de la zona metropolitana correspondiente, en los términos del convenio que al efecto se haya suscrito, y que, en su funcionamiento, garantiza la debida participación de la sociedad.

Artículo 46 Bis. Los planes y programas de desarrollo urbano deberán considerar lo dispuesto en el Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los locales, municipales y de las demarcaciones territoriales correspondientes.

Artículo 99. Los gobiernos federal, de las entidades federativas, de los municipios y de las Demarcaciones Territoriales, promoverán la creación y funcionamiento de observatorios urbanos, de movilidad y seguridad vial, con la asociación o participación plural de la sociedad, de las instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y el gobierno, para el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre los problemas socio-espaciales, los nuevos modelos de políticas urbanas y regionales y de gestión pública, así como de movilidad y seguridad vial.

...

Artículo 100. ...

I. Proporcionarles la información asequible sobre los procesos de Desarrollo Urbano, de ordenamiento territorial, de movilidad y seguridad vial, así como de los actos administrativos y autorizaciones que afecten a dichos procesos;

II. Promover, desarrollar y difundir investigaciones, estudios, diagnósticos y propuestas en esas materias;



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

III. Mejorar la recolección, manejo, análisis y uso de la información en la formulación de políticas urbanas **y de movilidad y seguridad vial**;

IV. ...

V. Ayudar a desarrollar capacidades para la recolección, manejo y aplicaciones de información urbana, **de movilidad y seguridad vial**, centrada en indicadores y mejores prácticas;

VI. Proveer información y análisis a todos los interesados para lograr una participación más efectiva en la toma de decisiones sobre Desarrollo Urbano, ordenamiento territorial, **movilidad y seguridad vial**;

VII. Compartir información y conocimientos con todos los interesados en el Desarrollo Urbano, el ordenamiento del territorio **y en la movilidad y seguridad vial**, y

VIII. ...

Las entidades federativas establecerán las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación de observatorios urbanos, **de movilidad y seguridad vial** y para el ordenamiento territorial con base en esta Ley **y en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.**”

Artículo Tercero. Se adiciona una fracción IX, al artículo 25, y los artículos 47 Bis y 47 Ter, a la Ley de Coordinación Fiscal, para quedar como sigue:

“Artículo 25. ...

I a VIII. ...

IX. Fondo de Aportaciones para la Movilidad y la Seguridad Vial

...

...

Artículo 47 Bis. El Fondo de Aportaciones para la Movilidad y la Seguridad Vial se constituirá con cargo a recursos federales, mismos que serán determinados anualmente en el Presupuesto de Egresos de la Federación. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, formulará a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público una propuesta para la integración de dicho Fondo. En el Presupuesto de Egresos de la Federación de cada ejercicio fiscal se hará la distribución de los



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

recursos federales que integran este Fondo entre los distintos rubros de gasto en la materia que sean aprobados por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, entregará a las entidades el Fondo de Aportaciones para la Movilidad y Seguridad Vial, con base en los criterios que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial determine, a propuesta de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, utilizando para la distribución de los recursos, criterios que incorporen el número de habitantes de cada entidad federativa; la existencia de zonas conurbadas o metropolitanas, así como las acciones, proyectos y recursos que la entidad federativa y los municipios hayan destinado para mejorar la movilidad y seguridad vial en esas zonas; la implementación de programas de mejora de la movilidad y de la seguridad vial; el índice de hechos de tránsito y muertes y lesiones graves por hechos de tránsito, por año; los recursos destinados a apoyar las acciones que en materia de movilidad y seguridad vial desarrollen los municipios; los recursos destinados por la entidad federativa y sus municipios para construir y ampliar infraestructura peatonal, ciclista y que propicie la transición energética en la movilidad; las políticas y recursos destinados para ampliar y mejorar el transporte público, y el avance en la aplicación del Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

La información relacionada con las fórmulas y variables utilizadas en el cálculo para la distribución y el resultado de su aplicación que corresponderá a la asignación para cada entidad federativa, deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación a más tardar a los 30 días naturales siguientes a la publicación en dicho Diario del Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal de que se trate. Los convenios y anexos técnicos celebrados entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y las entidades, deberán firmarse en un término no mayor a sesenta días, contados a partir de la publicación del resultado de la aplicación de las fórmulas y variables mencionadas con anterioridad.

Este Fondo se enterará mensualmente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público durante los primeros diez meses del año a las entidades federativas, de manera ágil y directa sin más limitaciones ni restricciones, incluyendo aquéllas de carácter administrativo, salvo que no se cumpla lo dispuesto en este artículo.

Las entidades federativas reportarán trimestralmente a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, el ejercicio de los recursos del Fondo y el avance en el cumplimiento de las metas, así como las modificaciones o adecuaciones realizadas a las asignaciones previamente establecidas en los convenios de coordinación y sus anexos técnicos en la materia; en este último caso deberán incluirse la justificación y la aprobación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial correspondiente.

Las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales deberán informar a sus habitantes trimestralmente y al término de cada ejercicio, entre otros medios, a través de la página oficial de Internet de la entidad correspondiente, los montos que reciban, el ejercicio, destino y resultados obtenidos respecto de este Fondo. Lo anterior, en términos de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y conforme a los formatos aprobados por el Consejo Nacional de Armonización Contable.

Artículo 47 Ter.- Las aportaciones federales que, con cargo al Fondo de Aportaciones para la Movilidad y Seguridad Vial, reciban dichas entidades se destinarán exclusivamente a:

- I. A la construcción, mejoramiento, ampliación y mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclista;
- II. A la ampliación y mejora del transporte público masivo, incrementando su capacidad, rutas, calidad, seguridad, eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad;
- III. A la construcción, mantenimiento o ampliación de obras o proyectos que propicien una mejor movilidad y seguridad vial a nivel regional o metropolitano, de acuerdo con la jerarquía de movilidad, así como con los principios, objetivos y directrices establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- IV. A la construcción, mejoramiento, mantenimiento o ampliación de obras de infraestructura, políticas públicas o proyectos para la movilidad o la seguridad vial, de acuerdo con la jerarquía de movilidad, así como con los principios, objetivos y directrices establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- V. A la construcción, mejoramiento, ampliación y mantenimiento de infraestructura que propicie la transición energética en la movilidad;
- VI. Al equipamiento de los elementos de las instituciones de movilidad y seguridad vial, así como de atención de emergencias derivadas de hechos de tránsito;
- VII. La capacitación y profesionalización de los recursos humanos de las instituciones de movilidad y seguridad vial, así como de atención de emergencias derivadas de hechos de tránsito;
- VIII. Al establecimiento y operación de los Registros de Movilidad y Seguridad Vial y sus plataformas, de cada entidad federativa;
- IX. A políticas y acciones encaminadas a la reducción de muertes y lesiones graves por hechos de tránsito, y
- X. Al seguimiento y evaluación de los programas relacionados con las fracciones anteriores.



Xóchitl Gálvez Ruiz

Senadora de la República

Las entidades federativas proporcionarán al Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la información financiera, operativa y estadística que les sea requerida.”

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Se derogan todas las disposiciones legales que se opongan a la presente Ley

Tercero. Las legislaturas de las entidades federativas deberán armonizar todas las leyes de su legislación local con lo dispuesto en el presente decreto en un plazo de 180 días.

Cuarto. El titular del Poder Ejecutivo Federal deberá expedir el reglamento de esta ley en un plazo de 180 días.

Quinto. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a que se refiere la presente Ley deberá crearse dentro de los 90 días naturales a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

Sexto. La Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a que se refiere la presente Ley deberá crearse dentro de los 30 días naturales a partir de la instalación del sistema.

Séptimo. El Senado de la República deberá expedir la convocatoria para elegir al Consejo Consultivo del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a que se refiere esta Ley, en un plazo de 30 días naturales a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

Octavo. El Gobierno Federal deberá hacer las provisiones presupuestales necesarias para la operación de la presente Ley y establecer una partida presupuestal específica en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el siguiente ejercicio fiscal a su entrada en vigor.

Noveno. Las instituciones ya existentes al momento de la entrada en vigor de la presente Ley operarán con su estructura y presupuesto, sin perjuicio de las asignaciones especiales que reciban para el cumplimiento de las obligaciones que esta Ley les impone.

Décimo. Hasta en tanto no sea emitida toda la regulación y normativa correspondiente se mantendrá la validez de todos los actos administrativos y



Xóchitl Gálvez Ruiz
Senadora de la República

procedimientos de acuerdo al marco regulatorio aplicable previo a la entrada en vigor de esta Ley.

Décimo primero. Las autoridades que integran el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, en un término de 180 días naturales, deberán reformar sus Reglamentos y expedir o modificar la normativa que sea necesaria para cumplir las obligaciones que les impone esta Ley.

Décimo segundo. Las instituciones ya existentes al momento de la entrada en vigor de la presente Ley operarán con su estructura y presupuesto, sin perjuicio de las asignaciones especiales que reciban para el cumplimiento de las obligaciones que esta Ley les impone.

Décimo tercero. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público llevará a cabo las gestiones y la emisión de normativa necesaria para dotar de suficiencia presupuestal al Fondo de Aportaciones para la Movilidad y la Seguridad Vial.

Décimo cuarto. Por única ocasión, el Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial tendrá vigencia hasta que se publique el correspondiente a la administración federal 2024-2030. El titular del Ejecutivo Federal deberá publicarlo en un plazo máximo de 180 días.

Dado en la Salón de Sesiones, Sede de la Comisión Permanente
a los 16 días del mes de junio de 2021

Atentamente

Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz
Integrante del Grupo Parlamentario del
Partido Acción Nacional (PAN)



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Honorable Pleno del Senado de la República:

Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de la LXV Legislatura del Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II; 72; y 73, fracción XXIX-C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 85, párrafo 2, inciso a), 86, 89, 94 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 113, 117, 135, 178, 182, 188, 190 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, formulamos el presente:

DICTAMEN

Para su tratamiento y desarrollo las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, utilizamos la siguiente:

METODOLOGÍA

- A.** En el apartado denominado **Antecedentes**, se da constancia del trámite legislativo, del recibo y turno de las iniciativas materia del presente dictamen.
- B.** En el apartado **Contenido de las Iniciativas**, se exponen los motivos y alcances de las propuestas en estudio, y se hace una síntesis de los temas que las componen.
- C.** En el apartado **Consideraciones**, quienes integran estas Comisiones dictaminadoras expresan los razonamientos y argumentos con los que se sustenta el sentido del dictamen.
- D.** Por último, en el apartado **Texto Normativo y Régimen Transitorio**, se presenta el Proyecto de Decreto que estas Comisiones dictaminadoras someten a consideración del Pleno del Senado de la República.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

A. ANTECEDENTES.

1. En sesión celebrada el 30 de abril de 2019, la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena presentaron la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial.
2. En la misma fecha, mediante oficio 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. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2PE-2R1A.-50 signado por la Senadora Antares Guadalupe Vázquez Alatorre, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
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 DGPL-2P3A.-1458 signado por la Senadora Lilia Margarita Valdez Martínez, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
7. 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal.

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

B. CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS.

- 1) **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial, presentada por la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena.**

La y el proponente, realizan un amplio recorrido por los antecedentes que tiene el tema de la Seguridad Vial a nivel mundial, problemática que fue analizada en el año 2009 en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, realizada en Moscú, Rusia, y que derivó en un exhorto 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.

Asimismo, refieren que se diseñó el Plan Mundial, mediante el cual se pide a los Estados integrantes que lleven 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 que se somete a consideración.

En cifras, señalan que a nivel mundial:

- 1,3 millones de personas mueren cada año.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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.
- Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos.

Para el caso nacional, quienes son promoventes refieren lo siguiente:

- En el año 2012, se registraron 17 mil 102 muertes a consecuencia de lesiones ocasionadas por siniestros viales; esta cifra es 2.93% mayor que en 2011 y desgraciadamente su tendencia es al alza.
- Esta situación impacta particularmente a niñas y niños de nuestro país, en el mismo año, los siniestros de tránsito fueron la primera causa de muerte en niños y niñas entre 5 y 9 años de edad, con 352 casos y una tasa de 3.1. Esta tasa es mayor que las muertes por leucemia (2.6), malformaciones congénitas del corazón (0.9) e infecciones respiratorias agudas bajas (0.8).
- Considerando los grupos de edad, en niñas y niños (0 a 9 años) 6.19% de las lesiones accidentales corresponden a lesiones ocasionadas por siniestros viales, en adolescentes (10 a 19 años) 13.71 % y en personas adultas (más de 20 años) 22.27%. Estos porcentajes representan 60 mil 389 lesiones por siniestros viales en niñas y niños, 257 mil 967 en adolescentes y 906 mil 166 en personas adultas.
- En adolescentes (10 a 19 años de edad) son la segunda causa de muerte, con 2 mil 662 fallecimientos en 2012 y una tasa de 9.0. Esta tasa es menor que los homicidios (11.9), pero es mayor que los suicidios (4.6) y leucemia (2.7).
- La tasa de mortalidad en personas adultas mayores de 70 años es la más alta (34.9).
- Las lesiones por siniestros viales toman relevancia entre personas adultas jóvenes, ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendido entre los 20 y 29 años, con una tasa de 20.6, solo por debajo de los homicidios (38.6), pero por encima de enfermedades como VIH y el sida (4.7) y padecimientos renales (4.2).
- De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2014 se registraron más de 134 mil personas lesionadas por siniestros de tránsito.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 enfrentarían discapacidad por esta causa.
- Los traumatismos derivados por siniestros de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre personas jóvenes de 17 a 24 años.
- Aproximadamente el 50% de los siniestros viales ocurre por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.
- 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 a la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México existen 1 millón 462 mil 900 personas con alguna discapacidad a consecuencia de un accidente en general, sumándose a este sector anualmente 40 mil personas.
- 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.
- Se estima que los siniestros de tránsito le cuestan al país alrededor del 1.7% del PIB, equivalente a \$150 mil MDP, por pérdida de productividad, daños materiales, así como atención médica y hospitalaria. El Estado Mexicano al implementar un cuerpo normativo que emita las herramientas necesarias para tener una política enfocada a la prevención y la disminución de muertes, discapacidades y lesiones, podría redistribuir esta cantidad a otras necesidades nacionales.
- De 2015 a noviembre de 2018, 44 mil 364 personas en México han muerto en siniestros de tránsito, mientras que 110 mil 427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.
- De acuerdo al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en accidentes de tránsito, mientras que 81 resultan heridas por la misma causa. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de los mismos.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Asimismo, refieren que, durante años, la sociedad civil y especialistas en materia de seguridad vial han trabajado una iniciativa de Ley que tiene como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque, de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

Aunado a lo anterior, señalan que la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado de la República y la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad de la Cámara de Diputados realizaron ocho Foros Regionales, teniendo como sede la Ciudad de México, el Estado de México, Sonora, Yucatán, Nuevo León, Veracruz, San Luis Potosí y Jalisco con la participación de autoridades estatales, municipales, organizaciones de la sociedad civil, academia, personas expertas, familiares de víctimas de siniestros de tránsito, con el fin no sólo de dar a conocer la propuesta, sino de trabajar de la mano con quienes viven día a día la problemática.

Ante esta situación, la Senadora y el Senador proponen lo siguiente:

- Garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas que circulan en las vías públicas del país, así como regular la política, planes y programas de seguridad vial para tales fines.
- Establecer como principios de la seguridad vial lo siguiente:
 - Todo accidente de tránsito es prevenible;
 - El resguardo de la integridad física de la persona usuaria será responsabilidad compartida entre la misma, los proveedores de las vías y los operadores de transporte;
 - La seguridad vial deberá ser continua, responderá a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones;
 - La generación de sistemas viales seguros con requerimiento de acciones de concertación entre sectores público, privados y social, a través de mecanismos transparentes de participación;
 - El diseño vial de espacios seguros con el mejoramiento de intersecciones, calles y la pacificación de tránsito, bajo criterios de accesibilidad universal; y,



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Las políticas públicas en la materia priorizarán a las personas usuarias más vulnerables, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública;
 - Precisar que la prioridad de las políticas, planes y programas para el uso de las vías públicas será determinada por el nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias de las mismas, estableciendo los criterios para tales fines;
 - Establecer los mecanismos de coordinación entre los tres órdenes de gobierno para la integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Seguridad Pública, el cual tendrá por objeto la implementación de las acciones en la materia para garantizar el desplazamiento seguro de las personas en las vías públicas;
 - Crear el Consejo Nacional de Seguridad Vial (Consejo), así como establecer su integración, atribuciones y periodos de sesión;
 - Resaltar que la Federación, a través de la SEGOB, celebrará convenios de cooperación y coordinación en la materia;
 - Enumerar las facultades de la Federación, en conjunto con diversas dependencias, de las entidades federativas y de los municipios y demarcaciones territoriales en el tema;
 - Señalar la integración y funciones del Secretariado Técnico del Consejo;
 - Establecer que para conducir vehículos motorizados dentro del territorio nacional será necesario contar con una licencia para conducir, así como establecer los requisitos y procedimientos para la obtención de la misma;
 - Señalar las disposiciones que deberán contener los reglamentos de tránsito en cada ámbito de los tres órdenes de gobierno; y,
 - Regular la operación de dicho Sistema y establecer sus atribuciones, así como penalizar las malas prácticas realizadas dentro del mismo.
- 2) Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial, presentada por el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario de Morena.**

El Senador proponente señala que la seguridad vial es el factor determinante en el comportamiento de una población, debido a que de ella emanan los desplazamientos y traslados, que llevan a cabo personas, mercancías y transportes dentro de un espacio



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

físico, bajo reglas y acciones reguladas en un ordenamiento jurídico, las cuales hacen más fácil y seguros sus trayectos, aunque esta no recibe la atención que merece, dar una respuesta es una gran oportunidad para salvar vidas alrededor del mundo.

Menciona que choques de automóviles representan la octava causa de muerte a nivel global, lo que reclama la vida de más de 1.35 millones de personas al año y causan alrededor de 50 millones de personas lesionadas, siendo que la mayoría de estas muertes y lesiones es prevenible. Asimismo, los siniestros viales son la principal causa de muerte de niñas, niños y personas adultas jóvenes, además de que la mitad de las muertes por siniestros de tránsito suceden entre personas peatonas, ciclistas y motociclistas que se enfrentan a los sistemas de vialidad, los cuales los han excluido.

Destaca que la Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, considera, que dentro de la promulgación y aplicación de las legislaciones mundiales se deben atender los criterios para las mejores prácticas de los factores de riesgo clave, como son, la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cascos de motocicleta, el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención para niñas y niños, ya que son componentes fundamentales de una estrategia integrada para prevenir las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, donde detalla las políticas que se han realizado en diversos países como los reductores de velocidad, las pruebas de alcoholemia, el uso de cascos y cinturón de seguridad, las cuales tienen como objetivo resolver esta problemática.

Por lo anterior, el Senador propone lo siguiente:

- Establecer la distribución de competencias entre la federación, las entidades federativas, los municipios y demarcaciones territoriales para garantizar a toda la población el derecho a la seguridad vial;
- Estipular que la seguridad vial es el derecho de toda persona y de la colectividad de contar con las condiciones necesarias que protejan la integridad física en sus desplazamientos por las vialidades públicas; asimismo establece la jerarquía que deberá considerarse por parte de la federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales para implementar las políticas públicas en la materia;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Establecer los lineamientos a nivel nacional para la elaboración y desarrollo de políticas en materia de seguridad vial, pretendiendo promover la sustentabilidad, la inclusión, así como la participación activa de la sociedad con el objetivo de mejorar las capacidades de gobernanza de las autoridades participantes en el desarrollo de las políticas y así generar una mayor coordinación interinstitucional en la materia;
- Establecer quienes serán las autoridades competentes para la creación e integración del Consejo Nacional para la Seguridad Vial, así como sus atribuciones. Asimismo, se establece que las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus respectivas competencias, llevarán a cabo la gobernanza de acuerdo a sus ordenamientos legales en cumplimiento a las acciones previstas en esta Ley mediante los Consejos Estatales de Seguridad Vial.
- Establecer los términos generales para conformar Sistemas Nacionales de Seguridad Vial estarán integrados por el Programa Nacional de Seguridad Vial, los Programas Estatales y los programas especiales que para los efectos determinen la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales.
- Establecer la creación de una base de datos que tiene como objetivo procesar la información en materia de seguridad vial de acuerdo con los avances de los proyectos de las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales;
- Indicar el procedimiento para financiar proyectos en materia de seguridad vial;
- Estipular que se debe fomentar una cultura de respeto al derecho de la seguridad vial por parte de quienes intervienen en esta materia;
- Establecer las directrices generales, así como los derechos y obligaciones que deberán cumplir los actores para el desarrollo de sus actividades, en atención a lo que determinen los gobiernos de las entidades federativas;
- Establecer los componentes mínimos del Sistema Nacional de Seguridad Vial, atribuyendo a las autoridades federales, las autoridades estatales, municipales y las demarcaciones territoriales el fomento del tránsito seguro de las personas usuarias de la vía pública considerando la jerarquía que establece la presente Ley y los criterios de accesibilidad;
- Establecer la facultad de las entidades federativas en apego a la normatividad aplicable, todo lo relacionado con las concesiones y permisos, y



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Dar la facultad a las entidades federativas en coordinación con sus municipios y las demarcaciones territoriales para vigilar e infraccionar al transporte público en todas sus modalidades.
- 3) Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada por la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo.**

La Senadora proponente señala que el 18 de diciembre de 2020, se publicó el Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial, en el Diario Oficial de la Federación. Una reforma aprobada de manera unánime por el Senado de la República, por su trascendencia nacional y por su relevancia para la protección de los derechos humanos de todas y todos.

Refiere que, con la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se otorga la mayor protección a la ciudadanía, sentando la base para la homologación de normas que rigen el comportamiento de las y los usuarios de la vía pública, las cuales fijarán las bases para los nuevos reglamentos de tránsito. De esta manera, se busca lograr un mayor control respecto a las conductas de las y los usuarios y así, tener una mejor aplicación de los principios constitucionales que ahora rigen a esta materia.

Asimismo, refiere que de acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO):

- 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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, 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.

Es de destacar que la Senadora proponente invoca lo contenido en la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, señalando que, con la iniciativa, se contribuye a cumplir con los Objetivos 1: Fin de la Pobreza y 10: Reducción de las Desigualdades, 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal, 10: Reducción de las Desigualdades, 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles y 13, que nos convoca a adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Cabe señalar que la iniciativa de la Senadora de la Sierra fue trabajada en conjunto con la Coalición Movilidad Segura, la cual está conformada por más de 60 organizaciones de la sociedad civil y especialistas, con presencia en 25 entidades federativas del país y, debe destacarse, ha impulsado este proceso legislativo desde el año 2014. La Coalición agrupa a diversas organizaciones, personas expertas y profesionales en movilidad y seguridad vial, que han trabajado en colaboración para que todas las personas puedan transitar sin miedo por las calles y carreteras de México. Esta asociación ha impulsado la creación de mecanismos normativos, institucionales y financieros que aseguren la implementación de acciones efectivas para prevenir las muertes por siniestros viales desde los tres órdenes de gobierno. Se trata de una red plural que pone en el centro a las personas, tomando en cuenta la perspectiva y las necesidades de los grupos vulnerables, para prevenir el dolor y la muerte en las vías.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Cabe destacar que la Coalición está integrada por: familiares de víctimas de siniestros viales, Bicitekas A.C., Céntrico S.C., Reacciona por la Vida A.C., Abogados con Cámara, Aguas con la Bici A. C., Alcaldía de la bicicleta de CDMX, Alianza por la Movilidad Activa, A.C., ANASEVI, A.C., Asoc. de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México, A.C., Asociación Queretana de Ciclismo A.C., Bici Ori Paz, BiciEscuela Aguascalientes y BYCS Aguascalientes, Bicired México, Bicirutas Tepic, Bien A.C., Bike AdvendTours, Bukis a la Calle, CADENA, CicloTurixes A.C., Consejo Ciclista Poblano, CAMINA, Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., Caminatubela,, Centro de Atención a la Mujer Trabajadora de Chihuahua, Cesvi México, Chihuahua En Bici A.C., Cholula en Bici, City Manager Lab, Ciudad Activa, Click Por Amor Abróchalos ,Colectivo Ciclocultural Coyote Bike Rider, Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla, Construyendo Ciclovías Rurales, Cultura Vial, El Poder del Consumidor, En Bici Sí Zamora A.C., Ensenada Se Mueve, Espacio Público, Filosofía y Letras Fridas En Bici A.C., Fundación Tláloc, Fundación Xihmai A.C., Huiziquetla "Pedaleando Andamos", Iniciativa por la Movilidad sustentable y segura, MANU VIVE AC, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, J.A.I.M.E. , Libre a bordo, Libre Acceso, A.C., Liga Peatonal, Liga Peatonal, México Previene, Movilidad para todxs, Movilidad y Desarrollo México, Movimiento de Activación Ciudadana A.C. (MovAC), Mujeres en Movimiento (Women in Motion), Oaxaca por la Movilidad, Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida, PeatonesPrimero, Peatonline, Polibikes, Proacción por mi Comunidad A.C., Puebla Vigila A.C., Pueblo Biciletero, Red salvaguarda, Red Urbana, Refleacciona con Responsabilidad A.C., REMEMOS, Ruedas del Desierto A.C., Tecate en bici, Transita Seguro, Transporte Digno Puebla, UCIQ -Unión de Asociaciones de Ciclistas de Querétaro, URBE León, Víctimas de Violencia Vial A.C., Vida Sobre Ruedas (CSP A.C.), Visión urbana 2029, Vixi Escuela A.C., WRI México, Ximahi y Movilidad para todos

En síntesis, la iniciativa tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, destacando lo siguiente:

- Se señalan los principios, obligaciones e instrumentos para la gestión de los sistemas de movilidad estatales y urbanos, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes a través de cuatro subsistemas:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Infraestructura vial;
 - Servicios de transporte;
 - Tránsito; y
 - Gestión de la demanda de movilidad.
- Generar instrumentos que permitan reducir las lesiones graves y fallecimientos derivados de accidentes como registros, diseño vial, uso de vehículos más seguros, usuarios de la vía y atención médica prehospitalaria;
 - Crear una vertiente de movilidad en el Programa de Mejoramiento Urbano;
 - Incorporar criterios ambientales de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, y sociales como los costos a la salud por choques y atropellamientos viales, sedentarismo, accesibilidad urbana y tránsito inducido;
 - Implementar un Registro Nacional de Movilidad consistente en protocolos de gestión de información estandarizada para las 32 entidades, de datos de licencias, vehículos, infracciones, accidentes y póliza de seguro obligatorio; y,
 - Elaborar un Sistema de Planeación Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
- 4) Iniciativa 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, presentada por la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.**

La Senadora proponente señala que desde hace varios años, diversas organizaciones de la sociedad civil, personas expertas, academia, legisladoras y legisladores y ciudadanía en general, han pugnado para lograr reformas legales en materia de movilidad y seguridad vial que permitan que en nuestro país se privilegie la vida y la integridad física por encima de los automotores. Para ello, se ha identificado la problemática siguiente:

- No existe regulación nacional sobre límites de velocidad. Los límites más extendidos solo aplican para las carreteras y autopistas federales.
- Cada estado y municipio establece sus propios límites para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Respecto de la conducción libre de alcohol y sustancias psicoactivas, México no tiene, de nueva cuenta, 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.
- Cada entidad federativa o municipio determina si establece o no, pruebas de alcoholemia o drogas dentro de su territorio.
- Se estima que, en México, el 19.5% de muertes causadas por lesiones en el tránsito son atribuidas al consumo de alcohol.
- México no cuenta con leyes que regulen, a nivel nacional, el uso del casco obligatorio para motociclistas.
- Tampoco tiene leyes nacionales que establezcan como obligatorio el uso del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohíban que niñas y niños viajen en el asiento delantero, o que prohíban el uso del celular mientras se conduce, puesto que esto recae en la competencia de cada entidad federativa o municipio.

Para resolver lo anterior, la Senadora proponente describe el proceso que se realizó en la LXIV Legislatura, que culminó con la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial, por lo que, diversos legisladores y legisladoras han trabajado permanentemente para construir una ley general que responda a las necesidades actuales y que permita la construcción de un modelo institucional y normativo que regule la movilidad y la seguridad vial en todo el territorio nacional.

Asimismo, señala que su iniciativa propone la expedición de una nueva ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como la reforma y adición de dos leyes ya vigentes: la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal, misma que constará de 154 artículos, divididos en seis títulos:

- Título Primero. Disposiciones generales;
- Título Segundo. Del derecho a la movilidad;
- Título Tercero. De los instrumentos para la movilidad y la seguridad vial;
- Título Cuarto. Del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Título Quinto. De la concurrencia y distribución de competencias y
- Título Sexto. De la gestión de la movilidad y la seguridad vial.

Se retoma lo señalado por la proponente sobre el contenido de cada título. En el Título Primero se desarrollan los conceptos generales, el objeto de la ley, los principios que regirán a la materia, las disposiciones necesarias para la correcta interpretación y funcionamiento de la norma, el glosario, etcétera. En el Título Segundo se hace un minucioso trabajo para detallar cuáles son los alcances del derecho a la movilidad, así como de sus condiciones, es decir, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad, la inclusión y la igualdad.

Asimismo, en este Título se detallan los derechos de las personas usuarias de las vías, incluyendo un capítulo de derechos de las víctimas de hechos de tránsito, lo que permitirá construir un sólido piso normativo que hará plenamente justiciable este derecho. En el Título Tercero se desarrollan los instrumentos y programas que moldearán al derecho a la movilidad, dedicando, especialmente, una buena parte del articulado al Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, a la participación ciudadana a través de la consulta libre, previa e informada, a la creación de observatorios ciudadanos y a los mecanismos de financiamiento. En el Título Cuarto se crea el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, con un Consejo Consultivo formado por personas de la sociedad civil y contando con una Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial para implementar los acuerdos, normas y disposiciones adoptadas por dicho Sistema.

El Título Quinto complementa lo dispuesto en el anterior, pues desarrolla la concurrencia de facultades y distribuye en la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, las facultades que corresponden a cada orden de gobierno. Finalmente, en el Título Sexto se sientan las bases para construir un sistema de gestión de la movilidad, que impulse la homologación de la regulación del tránsito, de las velocidades máximas, de los requisitos para la circulación y para la obtención de licencias de conducir, entre otros aspectos sensibles.

C. CONSIDERACIONES DE LAS DICTAMINADORAS.

PRIMERA. Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Legislativos Segunda de la LXV Legislatura del Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 85, Numeral 2, Inciso a, 86, 89 y 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 113 numeral 2, 117, 135, 178, 182 y 183 numerales 2 y 3 del Reglamento del Senado de la República, son competentes para dictaminar las iniciativas presentadas en el Apartado de "Antecedentes" del presente dictamen.

SEGUNDA. Como bien se señalan en las Iniciativas presentadas por la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo y Xóchitl Gálvez Ruiz, el pasado 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.

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

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

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B. ...

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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

XXIX-D. a XXXI. ...

De igual forma, y 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

*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 mandató 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 bien se observa en los artículos anteriores, el Congreso de la Unión está obligado por mandato constitucional no sólo a expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), sino a armonizar la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano con lo establecido en la Carta Magna y, además, lo que se establezca en la materia en la propia Ley que se expida.

En relación con el reconocimiento de este derecho, estas dictaminadoras consideramos a bien retomar lo establecido en el *Diagnóstico Normativo en Materia de Movilidad* del



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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, prerrequisito y necesidad del ser humano.”*¹

Asimismo, dicho Diagnóstico señala 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*

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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

trabajo. (...) Esta interpretación del contenido del derecho a la movilidad 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

Así, esta Ley deberá otorgar la mayor protección a la ciudadanía, sentando 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. De esta manera, se busca lograr un mayor control respecto a las conductas de las personas usuarias y así tener una mejor aplicación de los principios constitucionales que ahora rigen a esta materia.

TERCERA. Quienes emitimos el presente dictamen estimamos a bien retomar lo establecido en la Radiografía de las Leyes de Movilidad en México⁴, documento elaborado por la organización Céntrico para el Encuentro Nacional de Diputados y Diputadas Locales por la Movilidad [Endimov] de noviembre de 2020, principalmente en lo relacionado con el reconocimiento del derecho a la movilidad en las constituciones de las entidades federativas o en sus leyes específicas, como lo muestra el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Derecho a la movilidad en la legislación de las entidades federativas.

RECONOCIDO	NO RECONOCIDO
Derecho a la movilidad en constituciones: Ciudad de México, Estado de México, Nuevo León, Oaxaca y Quintana Roo	Aguascalientes, Baja California, Baja California Sur, Campeche, Coahuila, Colima, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán, Zacatecas
Derecho a la movilidad en Leyes: Nayarit y Quintana Roo Parcialmente: Aguascalientes, Colima, Ciudad de México, Guanajuato, Estado de México, Nuevo León, Sinaloa	Baja California, Baja California Sur, Campeche, Coahuila, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Oaxaca, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán, Zacatecas

De esta forma, hay que destacar que la primera constitución local en reconocer este

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 Radiografía de las Leyes de Movilidad en México”, Céntrico, noviembre de 2020. Disponible en:
<http://centrico.mx/docs/radiografia.pdf>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

derecho fue la Constitución Política de la Ciudad de México⁵, donde en los Apartados C y E del artículo 13 Ciudad Habitable, se establece lo siguiente:

C. Derecho a la vía pública

*Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y **movilidad de las vías públicas.***

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Por su parte, es de destacar que la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México establece, en el párrafo octavo de la fracción IX, del artículo 5, lo siguiente:

El Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad.

Asimismo, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León establece, en el párrafo décimo cuarto del artículo 3° que:

Toda persona tiene derecho a la movilidad, a gozar de ciudades sustentables que

⁵ Constitución Política de la Ciudad de México. Disponible en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

garanticen una adecuada calidad de vida y acceder a un transporte público de calidad, digno y eficiente. El Estado proveerá lo necesario para garantizar dicho acceso.

De igual forma, los párrafos segundo, tercero y cuarto del artículo 11 de la citada constitución establecen lo siguiente:

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por las leyes en la materia. El Estado y los municipios adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho con base en los objetivos de inclusión, funcionalidad y movilidad sustentable de las vías públicas.

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, aceptabilidad, exigibilidad e igualdad y a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida. En el desarrollo de políticas y obras públicas, el Estado y los municipios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, darán prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados y se fomentará la cultura de la movilidad sustentable.

Toda persona tiene derecho a un transporte público de calidad, digno, eficiente, a un precio asequible, y con altos niveles de cobertura territorial. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un sistema integral de movilidad enfocado en favorecer al usuario, incentivando el transporte de bajas emisiones contaminantes, con pleno respeto de los derechos de los usuarios más vulnerables, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio.

Del mismo modo, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca dispone, en el párrafo trigésimo séptimo del artículo 12, lo siguiente:

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, comodidad, igualdad y calidad. Se concederá prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se promoverá una cultura de movilidad sustentable

Por último, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo dispone, en el segundo párrafo del artículo 19, que:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Se reconoce el derecho de toda persona y colectividad, a la movilidad bajo los principios de igualdad, accesibilidad, sostenibilidad y equilibrio con el medio ambiente. Toda persona con discapacidad tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas para su desplazamiento.

Como bien se puede observar en los artículos citados anteriormente, estas constituciones no sólo reconocen a la movilidad como un derecho de las personas, sino que, además, establecen los principios y condiciones bajo los cuales se deberá acceder a este derecho, lo que obliga a las autoridades a cumplirlas, de conformidad con la legislación que para tal efecto emitan.

En adición a lo anterior, estimamos a bien destacar que el informe antes referido señala que, de las 32 entidades federativas, 16 de ellas cuentan con una Ley específica sobre movilidad, como se aprecia en el siguiente cuadro:

Leyes de Movilidad y/o Seguridad Vial en las entidades federativas



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Entidad	Nombre de la Ley	Fecha de publicación
Jalisco	Ley de Movilidad y Transporte	10-Ago-13
Ciudad de México	Ley de Movilidad	14-Jul-14
Edomex	Ley de Movilidad (1)	12-ago-15
Guanajuato	Ley de Movilidad	18-Mar-16
Colima	Ley de Movilidad Sustentable	30-Jan-17
Coahuila	Ley de Transporte y Movilidad Sustentable	10-Nov-17
Aguascalientes	Ley de Movilidad	10-Apr-18
Quintana Roo	Ley de Movilidad	14-Jun-18
Hidalgo	Ley de Movilidad y Transporte (2)	30-Jul-18
Sinaloa	Ley de Movilidad Sustentable	10-Oct-18
Oaxaca	Ley de Movilidad (3)	27-Apr-19
Tabasco	Ley de Movilidad	30-Nov-19
Nayarit	Ley de Movilidad	7-Jan-20
Nuevo León	Ley de Movilidad Sustentable y Accesibilidad	8-Jan-20
Baja California	Ley de Movilidad Sustentable y Transporte	27-Mar-20
Yucatán	Ley de seguridad vial	29-Jul-20

Fuente: Radiografía de las Leyes de Movilidad en México, Céntrico, noviembre de 2020. p. 9

CUARTA. Se realizó el estudio de los tratados internacionales vinculantes y no vinculantes en materia de movilidad de los que el Estado Mexicano es parte, los cuales fueron retomados del "Diagnóstico Normativo en Materia de Movilidad"⁶ 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), donde destacan los siguientes:

1. Acuerdo de París de 2015;
2. Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo

⁶ *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. 144 y 166.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- de Escazú) de 2018;
3. Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible de 2015, y
 4. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad 2004 – 2005;
 5. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) de 1992;
 6. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD) de 2007;
 7. Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972;
 8. Declaración de Río en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992;
 9. Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948;
 10. Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes de 2009;
 11. Nueva Agenda Urbana de 2016.

Asimismo, se considera relevante destacar lo señalado por la Senadora Nancy de la Sierra Aramburu en su iniciativa sobre aquellas disposiciones de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)⁷ en materia de movilidad y seguridad vial. En primer lugar, cobra especial relevancia el ODS 3: **Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal**, que plantea las siguientes metas:

- 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.

De igual forma, en el presente dictamen se incorporan disposiciones que tendrían un impacto significativo en el ODS 11: **Lograr que las ciudades y los asentamientos**

⁷ Organización de las Naciones Unidas, Plataforma sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Accesible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, pues propone las siguientes metas:

- 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.

También debe destacarse el impacto que se tendría en el ODS 13, que nos convoca a **adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos**. En este sentido, es pertinente señalar las siguientes metas:

- 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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

Asimismo, la aprobación del presente dictamen impactaría en los ODS 1: **Fin de la Pobreza** y 10: **Reducción de las Desigualdades**, que contienen las siguientes metas:

- **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, sociales y ambientales.
- **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.

QUINTA. Estas dictaminadoras consideran importante señalar que existen, además de los instrumentos internacionales referidos en la consideración anterior, resoluciones de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial de las que México es parte.

La resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas A/74/L.86 "Mejora de la seguridad vial mundial" que proclama la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo, fortaleciendo las actividades en los planos nacional, regional y mundial en materia de seguridad vial.

En este decenio se pidió a los Estados Integrantes llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

de los siniestros. Por ello, se emitió un Plan con la finalidad de servir de orientación para facilitar medidas coordinadas y concertadas para el logro de las metas y objetivos de este Decenio.

- Este Plan Mundial⁸ pide a los Estados Integrantes que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, respondiendo a los efectos negativos que provocan los siniestros de tránsito en el orden mundial y que son:
- 1,3 millones de personas mueren cada año.
- Se estiman más de 3,000 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.
- Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos.

En este contexto, México es un país firmante de la Declaración de Estocolmo y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la que se refrendó el compromiso para lograr una reducción del 50% en las muertes y lesiones por siniestros viales y se pone un gran énfasis en la promoción de la movilidad activa como estrategia de seguridad vial, para el año 2030.⁹

SEXTA. Estas dictaminadoras consideramos oportuno señalar las dramáticas cifras que representan los problemas derivados de los siniestros de tránsito. De esta forma, estimamos a bien recuperar lo que se señala en la iniciativa presentada por la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, quien señala las impactantes cifras que ha arrojado el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO)¹⁰, que incluyen lo siguiente:

- 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

⁸ Organización de las Naciones Unidas (ONU). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030; Disponible en línea: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

⁹ Declaración de Estocolmo, Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020 <https://www.roadssafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

¹⁰ Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO)



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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, 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.

Debemos mencionar que México se encuentra en un momento clave para la movilidad urbana: se enfrenta a la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del país, cuyo primer generador es el uso del vehículo automotor, el cual corresponde al 22.9% de emisiones del país.¹¹ Además, los altos costos asociados al uso del automóvil como son las emisiones, congestión, siniestros y sedentarismo, hacen que el costo acumulado llegue hasta el 5% del PIB en las ciudades.

De igual forma, quienes emitimos el presente dictamen estimamos a bien retomar lo que señala la Senadora Patricia Mercado Castro y el Senado Martí Batres Guadarrama sobre que, en el año 2012, se registraron 17 mil 102 muertes ocasionadas por siniestros viales, cifra que fue 2.93% mayor que en 2011. Esta situación impacta particularmente a niñas y niños, pues, en el mismo año, los siniestros de tránsito fueron la primera causa de muerte

¹¹ 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

en niñas y niños entre 5 y 9 años de edad, con 352 casos y una tasa de 3.1%. Esta tasa es mayor que las muertes por leucemia (2.6), malformaciones congénitas del corazón (0.9) e infecciones respiratorias agudas bajas (0.8).¹²

Considerando los grupos de edad, en la niñez (0 a 9 años) 6.19% de las lesiones accidentales corresponden a lesiones ocasionadas por siniestros viales, en adolescentes (10 a 19 años) 13.71% y en personas adultas (más de 20 años) 22.27%. Estos porcentajes representan 60,389 lesiones por siniestros viales en niñas y niños, 257,967 en adolescentes y 906,166 en personas adultas.¹³

En adolescentes (10 a 19 años de edad) son la segunda causa de muerte, con 2,662 fallecimientos en 2012 y una tasa de 9.0. Esta tasa es menor que los homicidios (11.9), pero es mayor que los suicidios (4.6) y leucemia (2.7). La tasa de mortalidad en personas adultas mayores de 70 años es la más alta (34.9). Las lesiones por siniestros viales toman relevancia entre personas adultas jóvenes, ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendido entre los 20 y 29 años, con una tasa de 20.6, solo por debajo de los homicidios (38.6), pero por encima de enfermedades como VIH y SIDA (4.7) y padecimientos renales (4.2)".¹⁴

Una de las consecuencias de los siniestros de tránsito que debe llamar nuestra atención por sus implicaciones en la vida de las personas es la discapacidad derivada de ellos. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México actualmente existen 1,462,900 personas con alguna discapacidad a consecuencia de un siniestro en general, sumándose a este sector anualmente 40 mil personas.

Se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas 1,700 personas con lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito y de estas más de 100 enfrentarán alguna discapacidad por esta causa. Los traumatismos derivados por siniestros de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre jóvenes de 17 a 24 años.

¹² Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>.

¹³ Ávila-Burgos L, Ventura-Alfara C, Barroso-Quiab A, Aracena-Genao B, Cahuana-Hurtado L, Serván- Mori E, Franco-Marina F, Cervantes-Treja A, Rivera-Peña G. Las lesiones por causa externa en México. Lecciones aprendidas y desafíos para el Sistema Nacional de Salud. Ciudad de México (MX): Instituto Nacional de Salud Pública; 2010. (Perspectivas en Salud Pública, Sistema de Salud).

¹⁴ Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD) México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>



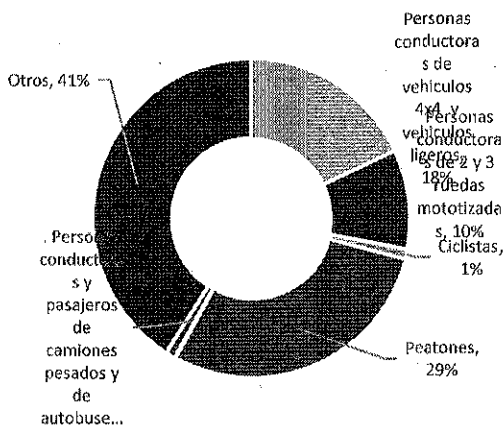
Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Aproximadamente el 50% de los siniestros ocurre por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.¹⁵

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.¹⁶ También se observa que el grupo de edad que más egresa de los hospitales por siniestros viales son las personas entre 20 y 29 años de edad, los cuales en su mayoría son motociclistas.¹⁷

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:

Muertes por categoría de personas usuarias de la vía pública



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

¹⁵ Secretaría de Salud; Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad; Los siniestros de tránsito y la discapacidad. México, 2016; <https://www.gob.mx/conadis/articulos/los-siniestros-de-transito-y-la-discapacidad?idiom=es>

¹⁶ Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018.

¹⁷ Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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.
- De acuerdo con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en siniestros de tránsito, mientras que 81 resultan heridas por la misma causa. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de estos (peatonas, ciclistas, etc.).
- 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.

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

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/>

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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Según datos del INEGI (2017) es la primera causa de muerte en personas de 1 a 24 años y la cuarta causa de mortalidad en el país (Secretaría de Salud, 2017). Igualmente, 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). El transporte es responsable de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero, las cuales aumentan más rápido que cualquier otro sector por consumo final energético con una tasa de crecimiento del 2.2% anual. En caso de continuar por este camino, para el año 2050 las emisiones de este sector se duplicarían, lo que contribuiría a un aumento de temperatura de 4°C a 6°C hacia finales de siglo en nuestro país.²⁰

A la luz de lo anterior, la seguridad vial ha ido incorporándose en las agendas internacionales de una manera reformada que coloca al diseño vial como un elemento clave en la prevención de siniestros, y difiere de una aproximación tradicional en la que las usuarias y los usuarios cargan con la responsabilidad de sus lesiones y daños. Precisamente, el Manual de Calles de la SEDATU²¹ 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.²²

Con relación a la siniestralidad en los recientes cuatro años, 2017-2020, se observa una ligera tendencia a la disminución, que se acrecienta durante 2020 producto de la caída de la movilidad derivada de la pandemia por COVID-19.

En la tabla, que se muestra a continuación, también podemos observar que la siniestralidad de personas usuarias de motocicletas es contraria a la tendencia general ya que la tasa de crecimiento es del 14 por ciento.

²⁰ WRI México, *ASPECTOS CLAVE PARA LA FORMULACIÓN DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL*, 2021. Disponible en: <https://wrimexico.org/news/bolet%C3%ADn-de-prensa-presenta-wri-m%C3%A9xico-10-lineamientos-para-el-desarrollo-de-una-ley-general-de>

²¹ Disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>

²² SEDATU, 2019 Manual de calles, accesible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Siniestralidad de Tránsito 2017-2020

Variable	2017	%	2018	%	2019	%	2020	%
Total de eventos	367 789	100%	365 281	100%	362 729	100%	301 678	100%
Colisión con vehículo	241 285	66%	238 225	65%	230 445	64%	179 696	60%
Colisión con peatón	13 153	4%	12 884	4%	12 780	4%	9 432	3%
Colisión con animal	1 079	0%	929	0%	1 004	0%	932	0%
Colisión con objeto fijo	47 396	13%	46 900	13%	46 086	13%	42 243	14%
Volcadura	8 633	2%	8 660	2%	8 829	2%	8 475	3%
Caída de pasajero	1 930	1%	1 679	0%	1 881	1%	1 408	0%
Salida del camino	8 554	2%	8 934	2%	9 473	3%	8 827	3%
Incendio	235	0%	225	0%	286	0%	243	0%
Colisión con ferrocarril	298	0%	285	0%	256	0%	198	0%
Colisión con motociclista	34 910	9%	37 094	10%	42 667	12%	40 753	14%
Colisión con ciclista	4 963	1%	4 566	1%	4 577	1%	3 680	1%
Otros accidentes	5 353	1%	4 900	1%	4 445	1%	5 791	2%

FUENTE: INEGI.

SÉPTIMA. Es pertinente señalar que se coincide con la visión de las y los proponentes, en cuanto a que la movilidad y seguridad vial deben planearse reconociendo un problema multifactorial y multidisciplinario que requiere ser atendido mediante un proceso iterativo, es decir, sistémico. Éste debe ser afrontado mediante la aplicación de soluciones en conjunto, donde se aborden las interrelaciones entre temáticas como el tránsito y uso de suelo, que incorpore lo motorizado y no motorizado, al transporte público y al privado en sus distintas modalidades, que sienta atribuciones de los distintos niveles de gobierno y sectores e integre procesos desde el diseño, planeación y operación hasta mantenimiento. Las políticas y planeación de movilidad y seguridad vial requieren encaminar a los asentamientos humanos hacia metas y objetivos de sostenibilidad donde se prioricen las mejoras a los desplazamientos, para lograr:

- Accesibilidad, viabilidad económica, equidad social, perspectiva de género, salud y mejora en la calidad del medio ambiente;
- Desarrollo integral, conforme a la jerarquía de movilidad respecto a los modos de transporte;
- Planificación integrada con el desarrollo urbano, salud, medio ambiente, sociedad y actividades económicas;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Visiones a corto, mediano y largo plazo;
- Patrones de desplazamientos integrales, multimodales y multipropósito;
- Planeación participativa, y
- Esquemas de monitoreo, seguimiento y evaluación para aplicar procesos de mejora.

Para lo anterior, se retoma el enfoque de Sistemas Seguros, el cual implica la coordinación entre los tres órdenes de gobierno, haciéndose evidente en las zonas metropolitanas. Así mismo, la movilidad es un tema de relevancia en la agenda nacional, que sin embargo no cuenta con marco institucional ni jurídico para atenderla de manera integral, por lo que resulta apremiante implementar el esquema que permita una coordinación intergubernamental e interinstitucional entre los distintos órdenes de gobierno para el diseño de las políticas, planes, programas y acciones en la materia.

La movilidad juega un papel fundamental en los esfuerzos para mitigar el cambio climático, ya que algunos de sus elementos, como el transporte de personas, bienes y mercancías, son fuentes principales de emisiones de gases efecto invernadero (GEI) a nivel mundial y en México. Así, se reconoce de forma expresa la relación que tienen la movilidad y la seguridad vial con transporte, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como con las políticas sectoriales de vivienda, salud, comunicaciones y transportes, infraestructura, educación, economía y demás relacionadas.²³

OCTAVA. Se estima a bien reconocer lo que se ha avanzado en la materia desde el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), para disminuir la grave problemática en materia de seguridad vial en nuestro país desde su creación el 20 de marzo de 1987, mediante la publicación del Decreto en el Diario Oficial de la Federación, donde se estableció como su objetivo el constituir un órgano que proponga y desarrolle las acciones en materia de prevención de siniestros. Asimismo, se inicia la instalación y funcionamiento de los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes (COEPRA).

Derivado de su gestión en materia de siniestros de tránsito, se creó el Programa de Acción Específico- Seguridad Vial, con la finalidad de establecer intervenciones integrales y multisectoriales para abatir las lesiones ocasionadas por siniestros viales. Sin embargo,

²³ 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. 144 y 166.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

estas acciones y objetivos se enfrentan día a día a la falta de una legislación que coordine a los diferentes sectores involucrados en la seguridad vial y a los tres órdenes de gobierno con sus respectivas competencias para disminuir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito.

NOVENA. Con relación al objeto de la Ley, es pertinente realizar una serie de consideraciones específicas sobre su contenido:

- **Título Primero. Disposiciones Generales**

Se describe el objeto y los objetivos de la Ley, así como el glosario que incluye los conceptos recurrentes y se detallan los principios y la jerarquía de la movilidad, con base en los cuales se deberá implementar la misma.

- **Título Segundo. De la Política Pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y la Seguridad Vial**

Se contempla la integración de indicadores y bases de datos de movilidad y seguridad vial que estarán contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano. Se delimitan los criterios para expedir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como los diversos instrumentos de política pública en la materia.

- **Título Tercero. De la distribución de competencias**

Se desagrega la concurrencia de los órdenes de gobierno, describiendo las competencias específicas de quienes integran el Sistema Nacional, así como quienes se establecen como autoridades en materia de movilidad y seguridad vial. Asimismo, se establecen disposiciones para regular los convenios de coordinación metropolitana en materia de la Ley, y se plantea la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial para la vigilancia social de la Ley.

- **TRANSITORIOS**

En el régimen transitorio se establecen los tiempos para comenzar con la implementación de la Ley. Entre las actividades que se contemplan para esta implementación está la



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

adecuación normativa que alcanza a todos los órdenes de gobierno, así como la integración de los indicadores y bases de datos de movilidad y seguridad vial.

DÉCIMA. Se establece que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial 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, en términos de lo dispuesto en el artículo 4º, en materia de movilidad y seguridad vial, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Dentro la Sección Primera, del Capítulo V del Título Segundo de la Ley, se establece que 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.

Asimismo, se señalan los objetivos a cumplir de la misma, a saber:

- 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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.

Hay que señalar que la Ley que es materia del presente decreto, va acorde con lo establecido en las disposiciones internacionales más relevantes en la materia, como el Plan de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, además de que se reconoce lo establecido en la "Nueva Agenda Urbana, aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) , la que, teniendo en cuenta que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico ocurren en las vías urbanas, se presta la debida consideración a la seguridad vial y al acceso a un transporte público y otros medios de transporte no motorizado seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.²⁴

²⁴ Organización de las Naciones Unidas. Resolución 74/299 Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Disponible en: <https://undocs.org/es/A/RES/74/299>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

UNDÉCIMA. Estas dictaminadoras destacamos que se incluye un apartado de principios, toda vez que, como ha señalado Gustavo Zagrebelsky, los principios “desempeñan una importante función supletoria, integradora o correctiva de las reglas jurídicas”²⁵, es decir, “los principios operarían para «perfeccionar» el ordenamiento y entrarían en juego cuando las otras normas no estuvieran en condición de desarrollar plena o satisfactoriamente la función reguladora que tienen atribuida”. Además, permiten “asignar a las normas de mayor densidad de contenido”.

De igual manera, Francisco Javier Díaz Revorio ha indicado que los principios “proporcionan criterios para tomar posición ante situaciones concretas indeterminadas”²⁶. En ese sentido, Robert Alexy ha señalado que se trata de “mandatos de optimización”, a fin de aplicarse según las circunstancias jurídicas y fácticas del caso concreto que lo requieran²⁷. Por su parte, Dworkin señala que “los principios son cláusulas genéricas que enuncian imperativos de justicia o de alguna otra dimensión de la moralidad”²⁸, que “ofrecen argumentos para decidir”²⁹.

Por ello, se consideró pertinente la inclusión de dicho apartado, a fin de optimizar las normas previstas en la presente Ley General; es decir, dotar de mayores elementos de contenido a las normas establecidas en la Ley, a fin de que se pueda desarrollar su interpretación, a lo largo del tiempo, y según se apliquen.

En este mismo sentido y con el propósito de ampliar el marco de interpretación de la presente Ley, se establece un apartado específico sobre el derecho a la movilidad que se estableció en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual se define como el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y 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, estableciendo las siguientes finalidades:

²⁵ ZAGREBELSKY, Gustavo, “El derecho dúctil: ley, derechos, justicia”, pp. 116 - 118.

²⁶ DÍAZ REVORIO, Francisco Javier, “Valores Superiores e Interpretación Constitucional”, Tirant Lo Blanch, p. 111.

²⁷ *Ibid.*, p. 116

²⁸ *Ibid.*, p. 117.

²⁹ *Ibid.*, p. 117.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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.

De igual forma, dentro del mismo apartado, se detallan las condiciones del derecho a la movilidad, como es la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad, la inclusión e igualdad, así como los derechos que tienen las víctimas de siniestros viales y sus familias.

DUODÉCIMA. Como señala la Organización Mundial de la Salud en el documento Salve Vidas, “Las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aspiran a (...) proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos de aquí a 2030, constituyen un poderoso acicate para movilizar a los gobiernos y a la comunidad internacional en el ámbito de la seguridad vial.”³⁰

Se destaca que dentro del Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, establecido por la Organización de las Naciones Unidas, el cual tiene como objeto “Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas

³⁰ Organización Mundial de la Salud. Salve Vidas, Paquete de medidas técnicas de seguridad vial, 2017. p. 7



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.”³¹

Este Plan se sustentó en 5 actividades principales³²:

- I. Establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores;
- II. Elaborar una estrategia nacional coordinada por el organismo principal;
- III. Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito;
- IV. Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, y
- V. Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuas, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales.

Asimismo, se retoma lo establecido por la Organización Internacional de Normalización dentro de la ISO 39001:2012, la cual establece las mejores prácticas en la gestión de la seguridad vial en los contextos organizacionales, además de que la ISO “busca ser una herramienta flexible que ayude a las organizaciones públicas y privadas a reducir, y en última instancia eliminar, los fallecimientos y las lesiones graves consecuencia de los accidentes de tráfico. Para alcanzarlo las organizaciones deben centrarse en mejorar su desempeño, que en este contexto hace referencia a los resultados medibles de su gestión que contribuyen a la seguridad vial, centrándose en cuestiones como son: el factor humano, vehículos, carreteras, aspectos organizativos y respuesta ante emergencias.”³³

Para lo anterior, la Ley en comento establece que las autoridades en el ámbito de sus competencias deberán establecer sistemas de movilidad y gestión de la seguridad vial locales considerando que:

³¹ Organización de las Naciones Unidas. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. p. 11

³² *Idem.*

³³ Small, Martin y Breen, Jeanne, STARTUP GUIDE TO ISO 39001: ROAD TRAFFIC SAFETY, MANAGEMENT SYSTEMS. Disponible en: https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/developing_standards/docs/en/ISO_39001_Startup_Guide_2017-06.pdf



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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.

DÉCIMA TERCERA. Con relación a la jerarquía de la movilidad que se establece en la Ley, se parte de la base de que es necesario priorizar los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y dañen menos al medio ambiente, por lo anterior, se debe dar prioridad a personas peatonas, especialmente a las que tengan alguna discapacidad, niñas y niños, adultas mayores, después a ciclistas, seguidas de usuarias y usuarios de transporte público, transporte de carga y al final vehículos automotores.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

De esta forma, se establece que para 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.

De igual forma, se incorpora que 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.

DÉCIMA CUARTA. Con el fin de diseñar las políticas en la materia, se establece el Sistema Nacional de Seguridad Vial, el cual considera cada una de las facultades constitucionales y legales que dichos ordenamientos les otorgan a las autoridades de los tres órdenes de gobierno que lo integrarán, con el fin de cumplir con el objetivo de la Ley de establecer la concurrencia a que hace referencia el artículo 73, fracción, XXIX-C de la Carta Magna, con el fin de evitar algún vicio de constitucionalidad.

De esta forma, 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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.

De igual forma, se establece que 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.

Asimismo, y dada la forma en la que participarán las autoridades, se establecen las facultades precisas que tendrá el Sistema y que serán compartidas de manera conjunta entre sus integrantes, donde se desprende que el mismo deberá 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, así como la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, los cuales serán los documentos rectores en la materia.

DÉCIMA QUINTA. Se estima relevante señalar que, con el fin de contar con información clara, precisa y que pueda analizarse para mejorar las políticas y programas en la materia, se establece la elaboración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano, las cuales tendrán por objeto integrar, organizar, estandarizar, actualizar y publicar información sobre movilidad y seguridad vial.

Esta información se obtendrá por aquella que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y 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 leyes locales respecto de la Información que debe ser reservada. De igual forma, se disponen los siguientes sistemas de información:

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

Aunado a lo anterior, estas bases de datos deberán contener, como mínimo, lo siguiente:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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.

DÉCIMA SEXTA. Con el fin de realizar la planeación urbana, en conjunto con la planeación de la movilidad y la seguridad vial, la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía y criterios de movilidad y seguridad vial establecidos. Por ello, se establecen y detallan los siguientes criterios:

- I. Diseño universal;
- II. Inclusión;
- III. Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía;
- IV. Participación social;
- V. Perspectiva de género



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- VI. Visión integral;
- VII. Intersecciones seguras;
- VIII. Pacificación del tránsito;
- IX. Velocidades compatibles;
- X. Legibilidad y autoexplicabilidad;
- XI. Conectividad;
- XII. Permeabilidad;
- XIII. Tolerancia;
- XIV. Movilidad sostenible, y
- XV. Calidad.

DÉCIMA SÉPTIMA. Con relación a las auditorías en materia de movilidad y seguridad vial, se estima relevante señalar lo que establece el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, donde se menciona que son “una herramienta utilizada en Salud Pública para identificar los elementos relacionados con puntos inseguros en la infraestructura vial, asociados con la ocurrencia y/o severidad de las lesiones resultantes de accidentes de tránsito. Al mismo tiempo, se debe entender como una evaluación formal a las carreteras y vialidades urbanas, basada en una metodología aceptada internacionalmente y validada para el contexto mexicano, en la cual participa un equipo interdisciplinario calificado para esta tarea.”³⁴

De esta forma, se establece que 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 ley.

DÉCIMA OCTAVA. Quienes emitimos el presente dictamen, estimamos a bien señalar la obligación que tiene el Estado Mexicano en materia de derechos de las personas con discapacidad. En este sentido, destacamos lo establecido en el artículo 4, numeral 3 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, de la cual nuestro país es parte, la cual señala que *en la elaboración y aplicación de legislación y políticas (...), y en otros procesos de adopción de decisiones sobre*

³⁴ Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Auditorías de Seguridad Vial. Disponible en: http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Auditorias_SV.html



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

cuestiones relacionadas con las personas con discapacidad, los Estados Partes celebrarán consultas estrechas y colaborarán activamente con las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan.

Asimismo, el artículo V, numeral 1 de la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, de la cual nuestro país es parte, establece que los Estados parte promoverán, en la medida en que sea compatible con sus respectivas legislaciones nacionales, la participación de representantes de organizaciones de personas con discapacidad, organizaciones no gubernamentales que trabajan en este campo o, si no existieren dichas organizaciones, personas con discapacidad, en la elaboración, ejecución y evaluación de medidas y políticas para aplicar la presente Convención.

Derivado de lo anterior, y de conformidad con lo establecido en los artículos 129, fracción VII; 133, numeral 1 fracción V y 184 numeral 1 del Reglamento del Senado de la República, las Juntas Directivas de las Comisiones de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda emitieron, el 09 de noviembre de 2021, Convocatoria para la celebración de audiencias públicas respecto del proyecto de dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de derechos de personas con discapacidad, mismas que se llevaron a cabo el 16 de noviembre de 2021.

El propósito de realizar las audiencias públicas, además de cumplir con lo establecido en los tratados señalados, sirvió para escuchar las observaciones y propuestas de personas con discapacidad y sus representantes, organizaciones de personas con discapacidad y organizaciones de la sociedad civil sobre el presente proyecto, las cuales reforzaron el articulado respectivo. En este sentido, a continuación se presenta una relatoría, donde se señalan los principales puntos de cada participación, los artículos que se impactan con las mismas, así como la valoración que se realizó en las Secretarías Técnicas para su incorporación:

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
C. Laura Lizbeth	• Señaló que las consultas a personas con discapacidad	Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10,	Del análisis realizado a las propuestas presentadas por la



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>16.1.4, para mejorar las condiciones de las personas que se sienten inseguras en las vías.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incluir las perspectivas de género, interseccionalidad y derechos humanos. • Incorporar en las definiciones el diseño universal, accesibilidad, ajustes razonables, auxiliares, entre otros. • Definir un derecho de participación de las personas con discapacidad en el diseño de las políticas en la materia. • Establecer un gasto adecuado para el correcto cumplimiento de la Ley. 		<p>ya estaban incorporadas en la Ley.</p> <p>Sobre la participación de las personas con discapacidad en el diseño de las políticas en la materia, se retoma la propuesta y se incluye la misma en el artículo 78, sobre los observatorios ciudadanos.</p>
<p>C. Carlos Daigoro Fonce Segura Coordinador de la Comisión de Accesibilidad del Comité Ejecutivo Nacional de la Federación de Colegios de Arquitectos de la República Mexicana A.C. (FCARM)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señaló que la perspectiva demográfica por envejecimiento-discapacidad, debe orientar el diseño de la infraestructura, para que sea realmente accesible. • Refirió que se debe establecer en el artículo 1 la movilidad personal sin dependencias. • En el artículo 4 sobre medias de accesibilidad, incluir identificación y eliminación de barreras. • Se debe modificar la definición de personas con movilidad limitada. • En el artículo 15 sobre servicios de transporte, eliminar ajustes razonables y ampliar el diseño universal, además de establecer plazos concretos para cumplirlo. • En el artículo 24 se debe 	<p>Artículos 1°, 3, 4, 14, 15 y 24.</p>	<p>Del análisis realizado a las propuestas, se retoman las relacionadas con la identificación y eliminación de barreras en el artículo 14, lo relacionado a los ajustes razonables, señalando, además, acciones afirmativas en la materia, el cambio de adaptaciones por ajustes razonables, así como la capacitación en Lengua de Señas Mexicanas.</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>eliminar la referencia a adaptaciones razonables, además de incluir acciones afirmativas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mandatar una Norma Oficial Mexicana para criterios mínimos de transporte público. • Incorporar condiciones básicas en la infraestructura, el transporte y los operadores, como incluir capacitación en Lengua de Señas Mexicana. 		
<p>Lic. Alejandra Álvarez Hidalgo Secretaria técnica del Movimiento en Defensa de la Educación Bilingüe para Sordos (MEBISOR)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señaló que las zonas metropolitanas necesitan establecer medidas de accesibilidad para las personas con discapacidad. • Se deben incluir medidas para las personas sordas en el diseño de las vías, así como en los espacios gubernamentales, como alarmas visuales para casos de emergencias o ajustes para adaptar los entornos. • En materia de seguridad vial, capacitar a quienes prestan auxilio en las vías, como capacitación en Lengua de Señas Mexicana. 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 23, 32, 33, 34, 35 68, 71 y 73.</p>	<p>Del análisis realizado, se desprende que la referencia a las zonas metropolitanas ya se encuentra establecido en el proyecto.</p> <p>Asimismo, se fortalecen las disposiciones sobre las ayudas técnicas que requieren las personas sordas en el uso de las vías y la capacitación en Lengua de Señas Mexicanas.</p>
<p>C. León Ricardo Parra Encinas Presidente de la Unión de Sordos A.C.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradece la oportunidad para participar. Señala que la Unión a la que representa tiene 26 asociaciones agrupadas. • Refiere que existen muchas barreras para las personas sordas, como lo es que no se tiene accesibilidad para la obtención de las licencias de 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 65, 66,</p>	<p>Con los comentarios señalados por el compareciente, se reforzaron las disposiciones en materia de accesibilidad de las personas sordas, evitando la discriminación en materia de acceso a licencias de conducir, así como sensibilización y capacitación en Lengua de</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaria Técnica
	<p>conducir, pues se argumenta que como no escuchan, puede ser un factor de riesgo y eso es discriminatorio. Se debe eliminar esa barrera.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debe generar accesibilidad a los centros de salud o en materia legal, pues no se cuenta con intérpretes y se discrimina a las personas por no poder comunicarse. • Establecer medidas de sensibilización. • Los ajustes razonables deben modificarse por el tema de acciones afirmativas en materia de movilidad. 		<p>Señas Mexicanas.</p> <p>Sobre la referencia a garantizar accesibilidad a centros de salud o a instancias legales, aunque se coincide con lo expuesto, se considera que esta no es la Ley en la que puede regular eso, pues la materia sólo es de movilidad y seguridad vial.</p>
<p>C. Miroslava Cisne Chávez</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que es una persona con discapacidad psicosocial, por lo que requiere de un perro de asistencia, además de que este tipo de perros son un elemento esencial para aquellas personas que tienen una discapacidad de este tipo, pues ayudan a las personas con su movilidad. • Se deben establecer medidas que eliminen la discriminación para el uso de perros de asistencia y de accesibilidad de perros en el transporte público y transporte privado. • Incorporar referencia en la Ley a perros de asistencia, guía, señal y de servicio. • Generar campañas de sensibilización dirigidas a personas servidoras públicas en 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 65, 66,</p>	<p>De las propuestas señaladas por la compareciente, se retoma la referencia a incluir la definición de perros de asistencia, retomándola de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.</p> <p>De igual forma, se retoman los comentarios vertidos sobre la sensibilización y se incorporaron mejores disposiciones en materia de señalética en las vías.</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>materia de derechos de personas con discapacidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la señalización en las vías. • Establecer cursos obligatorios en materia de sensibilización de personas con discapacidad. • Establecer una ley especializada en materia de perros de asistencia, existe propuestas desde hace tiempo. 		
<p>C. Tania Marcela Vite Romero En Primera Persona AC</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que es usuaria de transporte público con discapacidad. • Refiere que no existen medidas de dignidad en el transporte público para personas con discapacidad, además de que la movilidad no es segura, eficiente ni accesible. • Se requieren establecer medidas para generar igualdad de condiciones de todas las personas en las vías. • Incluir ayudas técnicas en el glosario de la Ley. • Incorporar incentivos para la creación de las ayudas y generar medidas de diseño universal. • Disponer espacios para traslado de personas con discapacidad en el transporte, así como medidas de retención de sillas de ruedas. • Crear un observatorio ciudadano y generar participación en igualdad de condiciones de 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.</p>	<p>Del análisis de las propuestas, se recupera lo señalado con relación a que las personas con discapacidad deben acceder al transporte de manera autónoma y con dignidad, por lo que se modifican diversos artículos en la materia.</p> <p>Asimismo, se retoma la propuesta de espacios accesibles en el transporte, con la referencia a los sistemas de sujeción de sillas de ruedas.</p> <p>La propuesta de observatorios ciudadanos ya está contenida en la Ley, aunque se fortalece con lo señalado por la compareciente.</p> <p>Las medidas con perspectiva de género e interseccionalidad ya se encuentran contenidas en la Ley.</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>todas las personas, incluidas las personas con discapacidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incorporar medidas con perspectiva de género e interseccionalidad. 		
<p>C. Olinda Perla Treviño González Directora del Comité Nacional LSM</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que se necesitan eliminar las barreras que tienen las personas sordas para acceder a sus derechos. • No asociar los temas de movilidad sólo con discapacidades físicas o motoras, sino que se deben incluir a personas con otro tipo de discapacidad, como las personas sordas. • Refiere que las personas con discapacidad se encuentran en condiciones desiguales con relación a otras personas, pues se consulta más a quienes son intérpretes más que a las personas sordas. • Debe haber intérpretes de Lengua de Señas Mexicana (LSM) en los servicios públicos para generar accesibilidad, así como en los servicios de emergencia. • Establecer medidas para que en las universidades se cuente con intérpretes de LSM y se enseñe esta lengua. • Establecer políticas públicas para generar medidas de accesibilidad a las personas sordas, así como señalética y ayudas visuales en el transporte. 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.</p>	<p>Se coincide con las propuestas de la compareciente, principalmente en lo relacionado con eliminar las barreras que tienen las personas sordas para acceder a sus derechos, por lo que se modifican diversos artículos.</p> <p>Se retoma la propuesta de capacitación en materia de Lengua de Señas Mexicanas para las personas operadoras de los sistemas de transporte, aunque se advierte que lo señalado en materia educativa no es materia de la propuesta de Ley.</p> <p>De igual forma, se retoman las propuestas realizadas sobre la señalética.</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
<p>C. Claudia González</p>	<p>Se retoma participación textual:</p> <p>Dejar de ser estadísticas, visibilizar a quienes vivimos con discapacidad. Esta accesibilidad, en este caso la de la Movilidad, pero hay muchas más.</p> <p>Y hay un ejemplo que quisiera comentar, me pasó en la terminal de Querétaro.</p> <p>Yo con los taxis que ocupan tres carriles afuera de la salida, yo soy usuaria de silla de ruedas y me dijeron que me fuera a estacionar para poder entrar.</p>		<p>Se retoma lo mencionado sobre accesibilidad en el transporte.</p>
<p>C. Luis Ixtoc Hinojosa Gándara Regidor del Ayuntamiento de Monterrey</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que los tres niveles de gobierno están trabajando en emparejar el acceso de las personas con discapacidad a todos los derechos, como lo es el derecho a la movilidad. • Refiere que, aunque la facultad es concurrente entre los tres órdenes, en los reglamentos de tránsito es donde se establecen medidas específicas y técnicas. • Es importante generar acceso a personas con discapacidad en materia de participación política en todos los ámbitos, desde lo local a lo federal. • Establecer medidas que las tomen en cuenta en el diseño de las políticas públicas en todas las materias, pues no se encienden representadas. 	<p>Artículo 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 y 82.</p>	<p>Del análisis de las propuestas, se advierte que la referencia al trabajo en la materia que realizan los tres órdenes de gobierno, se encuentra contenido a lo largo de la Ley.</p> <p>Sobre lo señalado en generar acceso a personas con discapacidad en materia de participación política, se retoma la propuesta en el artículo 78, sobre los observatorios ciudadanos.</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
<p>C. Víctor Esparza de la Garza Consejero del Consejo para Personas con Discapacidad del Estado de Nuevo León.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No se toma en cuenta a las personas con discapacidad en la elaboración e implementación de las políticas públicas y no existen medidas de movilidad • Es necesario que en los hechos y en las políticas públicas se reflejen una movilidad inclusiva. • Señala que se requiere diseño inclusivo para el disfrute digno y autónomo de la vía pública a todos. • Se requiere una Ley de Accesibilidad que pueda pautar las normas de diseño universal con progresividad. • El ejercicio de los derechos se debe dar con igualdad, sin discriminar. • Es necesario ejercer el máximo uso de los recursos disponibles, para subsanar la diferencial de décadas en materia de infraestructura accesible y digna para las personas con discapacidades. 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.</p>	<p>Del análisis de las propuestas señaladas por el compareciente, se recupera lo expuesto con relación a que las personas con discapacidad deben acceder al transporte de manera autónoma y con dignidad y en igualdad de condiciones, por lo que se modifican diversos artículos en la materia.</p>
<p>C. Miguel Ángel Morales Olvera</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que existen barreras en la accesibilidad para personas con discapacidad motriz. • Las personas con discapacidad no cuentan con las medidas de movilidad para trasladarse por las vías. No hay ajustes razonables ni ayudas técnicas o medidas de inclusión para animales de servicio. • Deben definirse la responsabilidad y el rol del 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.</p>	<p>Del análisis realizado, se recupera lo señalado con relación a que las personas con discapacidad deben acceder al transporte de manera autónoma y con dignidad, por lo que se modifican diversos artículos en la materia.</p> <p>Asimismo, se modifican diversos artículos con relación al acceso de las personas al</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>personal de apoyo, dentro de un organigrama.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deben de existir sistema de transporte interconectado e integrado donde la conexión sea el eje central. • Generar acciones concretas y medidas específicas para generar una movilidad autónoma y digna de las personas. • Se debe definir la perspectiva de inclusión, accesibilidad e interseccionalidad. • La Ley debe generar la participación de las personas con discapacidad en los observatorios ciudadanos. • Se debe apostar al diseño universal, no sólo ajustes razonables que no generan las condiciones de accesibilidad de las personas con discapacidad. • Manifestó su acuerdo con quitar ajustes razonables. 		<p>transporte público, en condiciones de accesibilidad, igualdad de condiciones y sin discriminación.</p> <p>De lo señalado sobre las perspectivas de accesibilidad e interseccionalidad, las mismas que se encuentran contenidas en la Ley.</p>
<p>C. Erik Álvaro Arellano Hernández Presidente de Coalición de Personas Sordas, A.C.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que el acceso a la información está limitado y nada accesible. Generalmente se piensa sólo en personas que usan sillas de ruedas. No se piensa en un colectivo de personas. • Hace referencia a los siguientes artículos de la Ley: <ul style="list-style-type: none"> ○ Artículo 17: en los sistemas de transporte como el metro o Metrobús, las personas sordas no escuchan los anuncios o la información que 	<p>Artículo 17, 18, 34, 45, 73, 77.</p>	<p>Se retoman las propuestas del compareciente respecto de la capacitación en materia de Lengua de Señas Mexicanas, espacios accesibles y de calidad en el transporte público, lo relativo a las licencias de conducir, así como la referencia a los formatos accesibles a los que tienen derecho las personas con discapacidad.</p> <p>De igual forma, en materia de zonas metropolitanas, se</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>se dan, por lo que deben generarse medidas visuales de acceso, como monitores y subtítulos para facilitar la movilidad. LSM o subtítulos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ En el artículo 18. El transporte especial para personas con discapacidad debe tener espacios de accesibilidad ○ Establecer en el artículo 34, de sistema de transporte, que las personas que laboran deben tener herramientas de capacitación y sensibilización en atención a las personas con discapacidad. ○ En el artículo 45, de licencias de conducir, se tiene problemas de comunicación, lo que generan barreras y discriminación, debe ser accesible. ○ En el artículo 73. Accesibilidad debe ser adecuada con la información necesaria en formatos. ○ En el artículo 77. En las zonas metropolitanas deben generarse medidas que homologuen los criterios de infraestructura en los municipios que los integran, que sean los mismos, para generar medidas de pleno acceso, sin que impacte si es de un lugar u otro. ● Aspecto laboral, contar con transporte público de calidad y con personal calificado, 		<p>retoma la propuesta del compareciente y se mejora lo relativo a los convenios de cooperación previstos en la Ley.</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	principalmente de las personas con discapacidad.		
C. Rodrigo Zenteno Galicia Director de comunicación social de la "Red Puebla para Todos"	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que es muy importante la consulta a las personas con discapacidad. Esto cumple con la Convención y las obligaciones del Estado Mexicanos. • Para las personas con discapacidad es muy importante acceder a los derechos que se tienen, pero es indispensable contar, para acceder a los otros, con el derecho a la movilidad. • Se debe asegurar la intermodalidad y accesibilidad de todas las personas, garantizando la seguridad y dignidad. • Es Necesario establecer medidas de información para las personas con todas las discapacidades, como son señales auditivas, visuales o de comunicación específicas. • Se requiere establecer banquetas seguras para las PCD, con un criterio de calle completa y asegurar un criterio con medidas específicas de accesibilidad. • Atender el modelo hombre camión en el transporte, cambiarlo para modular y regular la forma en la que se realizan los transportes en el transporte público. Las concesiones deben cambiar al modelo empresa-camión, para eliminar que no se 	Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 65, 66, 67, 70, 71 y 82.	<p>Del análisis realizado a las propuestas, se retoma lo referente a la consulta a personas con discapacidad dentro del artículo 78.</p> <p>Asimismo, se retoma lo señalado sobre establecer medidas de información para las personas con todas las discapacidades, como son señales auditivas, visuales o de comunicación específicas tanto en las vías, como en el transporte público.</p> <p>El criterio de calle completa que se señala, ya se encuentra contenido en la Ley, aunque se fortalece con las propuestas presentadas.</p> <p>Lo señalado en materia de intermodalidad también se encuentra contenido en la Ley, así como la coordinación que debe existir entre las autoridades competentes.</p> <p>Se retoma lo señalado en materia de capacitación.</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>puedan quitar las concesiones si no se cumplen con las obligaciones establecidas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer una coordinación clara, de manera vertical, pero también horizontal, entre los diversos actores que intervienen en la elaboración de las políticas públicas. • Capacitación para todas las personas en la cadena de movilidad, no sólo para los operadores. • Señala que es necesario establecer el principio de banquetas y calles con criterios de accesibilidad, mínimos y de diseño universal. • Reglamento o manual de accesibilidad, basado en las mejores prácticas internacionales, para que los reglamentos se armonicen con lo establecido y derivado de la Ley general. • Establecer la intermodalidad enfocada en el peatón y las personas con discapacidad. 		
<p>MAE. Miguel Alejandro Rodríguez Valdez</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que se deben erradicar a los taxis inseguros, no sólo establecer que los taxis que sean seguros. • Se debe analizar las diferentes discapacidades que pueden ir de la mano unas con otras, viendo la interseccionalidad que puedan tener las personas. • Refiere que se debe establecer 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.</p>	<p>Del análisis realizado, se desprende que la interseccionalidad ya se encuentra contenida en la Ley.</p> <p>Se retoma lo relacionado a la capacitación en materia de Lengua de Señas Mexicana, así como los formatos accesibles y las ayudas técnicas y</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>que todos los eventos tengan subtítulos, no sólo que sean con traductor en LSM, pues no todas las personas sordas tienen el conocimiento de la lengua.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se requiere capacitación para operadores de transporte en LSM, así como medidas de sensibilización en derechos de personas con discapacidad. • La Ley debe estar en formato accesible, en video o con subtítulos para personas con discapacidad, ya sea en audio, braille u alguna otra medida de accesibilidad. • Se requiere capacitación a todos los actores en la materia de movilidad y seguridad vial en materia de LSM. • Se requieren adaptaciones de diseño universal en el transporte público, con horarios establecidos, que incorporen espacios para personas con discapacidad, como el uso de silla de ruedas. • Es indispensable establecer señaléticas especiales para personas con discapacidad visual o elementos para personas con discapacidad auditivas. • Establecer sanciones a quienes no cumplan la Ley. 		<p>señaléticas necesarias para que todas las personas con discapacidad puedan acceder al transporte de manera digna y autónoma.</p> <p>Se retoma la propuesta en materia de transporte exclusivo para personas con discapacidad.</p>
<p>C. Lucero Hernández Palma</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que es persona usuaria de prótesis y de transporte público. No se tienen medidas 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21,</p>	<p>Sobre las propuestas que señala la compareciente, se retoman las referentes a la</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>de accesibilidad para la movilidad en el transporte público.</p> <ul style="list-style-type: none"> • No existe la cultura del respeto a los espacios destinados para personas con discapacidad, por lo que es necesario mejorar la señalética para ello. • Se deben establecer sanciones a quienes no respeten la Ley, pero capacitar a quienes las vayan a implementar. • Se requieren mecanismos de sensibilización, educación y de información en las escuelas en materia de movilidad, para generar una cultura en la materia. • Medidas de accesibilidad y no discriminación a la hora de acceder a la licencia. No establecer requisitos que violenten los derechos de las personas con discapacidad, como las exigencias de certificados específicos. • La Ley debe implementarse adecuadamente, para que no sólo se quede en papel y garantice adecuadamente el acceso de todas las personas al derecho a la movilidad. 	<p>32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.</p>	<p>sensibilización, educación y capacitación en materia de respeto a los derechos de las personas con discapacidad. Asimismo, se retoma lo señalado en materia de acceso a la licencia de conducir.</p> <p>Sobre la propuesta de sanciones, se considera que la Ley debe regular y orientar la política en materia de movilidad y seguridad vial, para establecer un piso mínimo, por lo que no se considera que deban establecerse sanciones, pues eso corresponde a las autoridades que deberán implementarla.</p>
<p>C. Guillermo Rafael Vilchez Prieto Viachi Consultoría en Accesibilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que se debe mejorar la definición de diseño universal, para que pueda implementarse adecuadamente y que se deben establecer espacios seguros en el transporte público. 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.</p>	<p>Del análisis realizado a las propuestas, se retoman las observaciones en materia de diseño universal, acciones afirmativas y accesibilidad, por lo que se fortalecen diversos</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
<p>para Todos y Centro de Innovación y Recursos para la inclusión U.A.N.L</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Refiere que la infraestructura vial debe ir acorde a las medidas específicas que generan accesibilidad para todas las personas, donde se cumplan las especificaciones técnicas pertinentes. • El diseño de las vías debe ir acorde con la microaccesibilidad, que genere una verdadera movilidad de las personas, principalmente que tienen una discapacidad. • Modificar las definiciones para eliminar verbos como procurar, pues debe ser obligatorio para las autoridades de los tres órdenes de gobierno. No debe ser facultativo, debe ser obligatorio. • Mejorar la definición de acciones afirmativas, pues pueden generar confusiones a la hora de implementar la ley. 		<p>artículos en la materia.</p> <p>Asimismo, se revisaron diversos artículos para modificar los verbos y establecer la vinculatoriedad con las autoridades de los tres órdenes de gobierno.</p>
<p>Lic. Luz del Carmen Zenteno Manu Vive A.C</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Señala que debe cambiarse el sistema hombre-camión, pues genera accidentes y lesiones para las personas. • Deben establecerse en comercios el establecimiento de medidas de accesibilidad. • La obtención de licencias y placas para personas con discapacidad deben mejorarse y evitar que se generen barreras y medidas de discriminación. • Los espacios gubernamentales deben tener accesibilidad para 	<p>Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 53, 54, 65, 66 67, 68, 70, 71 y 82.</p>	<p>Del análisis realizado, se retoman los señalamientos en materia de licencias de conducir, infraestructura, señalética, así como educación y cultura vial.</p> <p>Asimismo, lo relacionado con las medidas de accesibilidad en comercios y espacios gubernamentales, a pesar de coincidir con los señalamientos, se estima que esta no es la Ley donde debe regularse, pues la</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>las personas con discapacidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La infraestructura pública debe tener medidas de accesibilidad, para que no se generen barreras y se tengan libres de obstáculos, donde se respeten los derechos humanos de las personas. • Debe establecerse una correcta señalética, como las cebras en los cruces peatonales deben respetarse, además de establecer sanciones a quienes no respeten las leyes, además de establecer medidas de sensibilización y educación en el respeto de PcD. • Debe implementarse adecuadamente la Ley, para que no quede en letra muerta. • Se deben establecer medidas claras en materia de educación y cultura vial, donde se de un trato humano a las personas y se respeten los derechos humanos de todas las personas. 		<p>materia es sobre movilidad y seguridad vial.</p>
<p>C. Sebastián Cruz Gómez</p>	<p>Se retoma participación textual:</p> <p>Antes de comenzar, quiero agradecer a las organizaciones del presente evento por otorgar este espacio a mí.</p> <p>Recomendaciones:</p> <p>Reflexión y es necesitamos exigir que las personas con discapacidad ley y</p>		<p>Se retoman las propuestas en materia de respeto a los derechos de las personas con discapacidad, por lo que se modifican diversos artículos en la materia.</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad (CDPD) en todos.</p> <p>menos dos veces por año. Evento</p> <p>El trámite de estacionamiento para discapacidad es gratuito para casa. Yo creo que si el trámite se gratuito como en otros países hay poco aporte para personas con discapacidad.</p> <p>Hay un problema con los abogados y Notario y autoridades, no hacen bien las cosas, ellos acomodan las cosas como ellos quieren. ¿Para qué hay una Ley para la Inclusión y Desarrollo Integral de las personas con Discapacidad del nuestro país que no cumplen?</p>		
<p>C. Margarita Garfias Familias y Retos Extraordinarios A.C.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hace referencia a la movilidad del cuidado. Señala las distancias que deben cubrir las personas en sus traslados diarios, principalmente en las labores de cuidado, donde no existen los medios de transporte adecuados, les generan gastos excesivos y tiempos largos, lo que les limita el ejercicio de sus derechos. • Las personas con discapacidad deben tener los mecanismos 	<p>Artículo 3, 4, 6, 10, 23, 30, 33 y 66.</p>	<p>Del análisis realizado a las propuestas presentadas por la proponente, se realizan precisiones y modificaciones en artículos relacionados a la movilidad del cuidado y la accesibilidad que debe contar el transporte público, garantizando que sea en condiciones de dignidad y autonomía.</p> <p>Asimismo, se retoman las observaciones señaladas para los artículos 3, 6, 10, 23 y 66 en</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<p>para su movilidad de forma autónoma y digna. Debe tenerse mecanismos de accesibilidad, liberando espacios especiales para las personas con discapacidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El transporte público debe ser accesible y tener las ayudas técnicas necesarias para poder cubrir la movilidad de las personas con discapacidad de manera autónoma. • Menciona que es necesario establecer sanciones al transporte público que no ofrezca el servicio en igualdad de condiciones. • Señala que se deben establecer medidas que no afecten los derechos para acceder a placas de personas con discapacidad. • Refiere los siguientes datos: <ul style="list-style-type: none"> ○ En México hay 20 millones de personas con limitación para su actividad, es decir, 1 de cada 6 tienen está barrera. Debe haber espacios para las personas en el transporte público. ○ 6 millones de los 20 millones, por su discapacidad, requieren cuidador y que los ayuden en su movilidad, es decir, 1 de cada 24 personas requiere apoyo en su movilidad, debe concientizarse sobre esto. • Señala que se requiere generar medidas de accesibilidad segura en el transporte. 		<p>materia de autonomía.</p>



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	<ul style="list-style-type: none"> • En el artículo 3 se requiere cambiar en la fracción XXX de movilidad del cuidado, necesidades especiales por necesidades específicas y en la fracción LXVIII se debe hablar de Violencias, no violencias contra las mujeres. No deben priorizarse los derechos de un grupo sobre otro. • En el artículo 4 se debe establecer el uso prioritario de la vía o del servicio para personas con discapacidad o la persona que lo ayuda. • En el artículo 6 que habla sobre la jerarquía de la movilidad, establecer el uso prioritario de la vía o del servicio. • Cambiar el nombre del Capítulo II. Derecho a la movilidad y aumentarle digna y autónoma. • En el artículo 10 fracción IX, debe establecerse el garantizar el máximo grado de autonomía en los traslados de todas las personas usuarias de las vías. • En el artículo 23 de inclusión e igualdad, cambiar adaptaciones por ajustes razonables e incluir acciones afirmativas. • En el artículo 66 sobre sensibilización, cambiar por toma de conciencia, para homologarlo con el artículo 8 de la convención de la Convención. • Incluir en la movilidad de cuidado, tiempos y espacios de 		



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Datos persona compareciente	Síntesis de participación/ propuesta	Artículos impactados	Valoración Secretaría Técnica
	descanso, pues los traslados son muy largos al concentrarse la mayoría de los servicios en el centro de los centros urbanos. Garantizar tiempos y espacios para la higiene, cambiadores, baños para para personas con discapacidad o cambiadores inclusivos.		

DÉCIMA NOVENA. Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, recibieron diversas opiniones de Secretarías de la Administración Pública Federal, respecto del Proyecto de Dictamen por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, mismas que a continuación se describen:

1. En fecha 06 de octubre de 2021, mediante oficio DGV/1.3.-325/2021, la **Dirección General de Autotransporte Federal adscrita a la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, señalando lo siguiente:
 - Agregar la definición de persona permisionaria a efecto de distinguir a prestadores de servicios de transporte que operan con permisos expedidos por la SICT.
 - Señalar que el servicio de transporte público se acota al espacio dentro del cual las autoridades federativas o municipales ejercen su jurisdicción.
 - Propone eliminar el término local en materia de verificación, ya que las verificaciones no sólo se dan en lo local, sino también en el ámbito federal.
 - Propone incluir a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes como parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, ya que dicha Secretaría administra más de 50,000 kilómetros de carreteras del país, por lo que se considera indispensable su participación en el Sistema.
 - Proponen no incluir límites de velocidad, debido a que los límites máximos de velocidad se encuentran contemplados en los diversos reglamentos de tránsito de



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

las entidades federativas y el de carreteras federales, los cuales atienden a cada tipo de vía, por lo que se estima una sobrerregulación al respecto.

- Consideran indispensable garantizar el derecho a la movilidad tanto en los centros de población como hacia otros centros poblacionales necesarios para el pleno desarrollo humano.
 - Consideran necesario que la Estrategia Nacional identifique también los sistemas de movilidad interurbanos con el objetivo de beneficiar a las personas usuarias.
 - Consideran necesario que las tarifas de los servicios de grúas y depósitos sean determinadas por las autoridades competentes, así como asegurar su plena difusión.
2. En fecha 25 de octubre de 2021, mediante oficio No. 529-IV-DGAFA-156/2021, la **Dirección General de Asuntos Financieros "A", de la Subprocuraduría Fiscal Federal, de la Procuraduría Fiscal de la Federación, de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público**, remitió opinión, señalando lo siguiente:

"Se emite opinión a favor, en virtud de que la propuesta contempla que todos los vehículos motorizados cuenten con un seguro para responder por los daños causados a terceros en su persona o bienes, que deriven de la conducción de éstos en los términos de la legislación correspondiente. Asimismo, se considera que no hay algún asunto que requiera una opinión técnica por parte de esta área".

3. En fecha 11 de noviembre de 2021, mediante oficio SSPC/UGAJT/DGCDH/03183/2021, la **Dirección General de lo consultivo y Derechos Humanos, de la Unidad General de Asuntos Jurídicos y Transparencia de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:
- Es necesario que se formalice el Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, ya que en él se establecen las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad, en términos de lo dispuesto por el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
 - A través de la Ley General de Movilidad y Seguridad vial, se definirá la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de sistema seguro.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Se reconoce la necesaria participación de la información contenida en la Base de Datos del Registro Público Vehicular, el cual también sería considerado en las Bases de Datos de las Entidades Federativas que van a contener la información sobre movilidad y seguridad vial.
- Por lo que se refiere a la creación y administración de un Registro Nacional de Licencias, se considera que dicha función no es del ámbito de la competencia del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, ni tampoco está contemplado en las facultades que establece el marco normativo que rige a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, por lo que para poder cumplir con tal mandato, se requiere de la expedición de instrumentos jurídicos que permitan a la Secretaría atender lo referente a la información de dicho Registro Nacional.

Asimismo, es indispensable establecer una norma secundaria que obligue a las instituciones involucradas a mantener actualizada la información.

- Derivado de la creación del Registro Nacional de Licencias, deberá existir interconexión entre las bases de datos como REPUVE y Licencias, sin embargo, el REPUVE, solo contiene información sobre licencias y vehículos particulares, razón por la cual, a través de un convenio de colaboración, se deben incluir los registros de vehículos y licencias federales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Se considera que existe la oportunidad de crear un Registro Nacional de Siniestros de Tránsito e Infracciones cometidas y Sanciones, el cual podrá ser vinculatorio con el Registro de Vehículos Robados y Recuperados, o el nuevo Registro Nacional de Licencias, entre otros.
- La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana podrá asumir los compromisos derivados de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, siempre y cuando exista el suficiente recurso material, humano y presupuestario, ya que el presupuesto 2022 no contempla recursos para la ejecución del nuevo cuerpo normativo. Por ello, se tendría que solicitar una ampliación de recursos a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- Se reconoce la creación de una ley marco que distribuya competencias entre los distintos órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial, con lo que la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana podrá:
 - a) Dar cumplimiento a los acuerdos y compromisos del Gobierno Federal, realizados a través del Decenio de Acción y Seguridad Vial 2011-2020 y



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

2021-2030, siendo la Guardia Nacional el arquetipo a nivel nacional e internacional en materia de organización y participación dentro de la movilidad y seguridad vial.

- b) Fortalecer el cumplimiento y fines de la seguridad, con la implementación del Registro Nacional de Licencias, al contar con un padrón único de licencias.
 - c) Coadyuvar con las dependencias de los tres órdenes de gobierno para emprender acciones conjuntas que prevean cualquier acto de violencia por razones de género.
- Se sugiere una definición de "motocicleta" en el glosario.
4. En fecha 16 de noviembre de 2021, mediante oficio SSPC/UGAJT/DGCDH/03183/2021, la **Dirección General de Asuntos Financieros "A", de la Subprocuraduría Fiscal Federal, de la Procuraduría Fiscal de la Federación, de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:
- Se propone incorporar en la ley, la precisión correspondiente respecto de que no existirá ampliación presupuestaria alguna y que los gastos que se generen serán con cargo al presupuesto autorizado previamente.
 - En materia de vinculación de la política de movilidad y seguridad vial con las políticas sectoriales de vivienda, salud, comunicaciones y transportes, etc., se sugiere analizar si no se trastoca el contenido de los artículos 25 y 26 constitucionales, el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y la Ley de Planeación, ya que los programas sectoriales derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 ya han sido publicados y no sería viable vinculación alguna sino a partir del Plan Nacional de Desarrollo del siguiente sexenio presidencial.
 - En lo relacionado con las Plataformas de Información y los Sistemas de los 3 órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial, se está en desacuerdo, toda vez que puede existir imposibilidad material y económica para contar con dichas plataformas y sistemas.
 - Se precisa que es inconstitucional definir actos jurídicos que son competencia derivada de las entidades federativas en términos constitucionales, como en el caso del "servicio del transporte público", "persona concesionaria", etc.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Sugiere retomar el concepto de “violencia contra las mujeres” contenido en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.
- En materia de inclusión e igualdad en la atención de las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos, se considera que la Subsecretaría de Egresos debe pronunciarse, ya que en tanto no se aseguren los recursos fiscales necesarios para el cumplimiento de las obligaciones en este tema, no existe viabilidad para su incorporación.
- En materia de creación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, se sugiere contar con la opinión de las unidades de Planeación Económica de la Hacienda Pública y de Evaluación del Desempeño.
- En cuanto a la política nacional, sectorial y regional, se precisa que la Ley de Planeación no establece nada relacionado con la planeación de los 3 órdenes de gobierno, de ahí que, lo contemplado en la ley en esta materia sobrepasa los alcances que puede asumir la Federación.
- En lo referente al Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, se precisa que en términos de lo dispuesto en los artículos 23 y 29 de la Ley de Planeación, únicamente las dependencias están facultadas para emitir programas sectoriales, en los términos y supuestos que la propia Ley de Planeación señala.
- Se considera que no forman parte de la movilidad y seguridad vial: el Registro Público Vehicular, los registros de licencias de conducir, el registro de Infracciones, la incidencia delictiva y la alta y baja de placas, por lo que no son facultades concurrentes.
- Se considera que no es materia de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, regular aspectos que corresponden a otra ley general, como lo relativa a la protección del medio ambiente.
- Se considera un error denominar al tránsito como un servicio público y especifica que éste no puede ser concesionado.
- Se menciona que son las entidades federativas las que deben regular el que los conductores cuenten con un seguro y en su caso establecer las sanciones administrativas ante omisión.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Se estima que lo referente a atención médica prehospitalaria es materia de otra ley.
 - En materia de instrumentos fiscales y económicos, se recomienda considerar lo establecido en la Ley de Ingresos ya que cualquier medida prevista en la Ley de movilidad, podría no tener efecto alguno.
 - Se recomienda eliminar el capítulo referente a instrumentos financieros, ya que la Constitución únicamente prevé concurrencia entre los 3 órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial, no así en materia de financiamiento.
 - En materia de instrumentos de financiamiento se especifica que no existe fundamento legal para incidir en el financiamiento de las entidades federativas, ya que este tema corresponde a la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y Municipios.
 - Se sugiere la utilización de lenguaje normativo y evitar términos sujetos a interpretación subjetiva.
 - En cuanto a la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización de la movilidad y seguridad vial, no se identifica la viabilidad presupuestaria para ello.
 - Se precisa que antes de incorporar obligaciones nuevas para los municipios, debe tenerse en cuenta que el marco constitucional les da la facultad a los municipios en materia de tránsito y planes en materia de movilidad y seguridad vial, por lo que debe revisarse la compatibilidad con el artículo 115 de la Constitución Federal.
 - Se sugiere incluir un transitorio que precise que todos los gastos que deriven del cumplimiento de la Ley, no darán lugar a ampliaciones presupuestarias.
5. En fecha 16 de noviembre de 2021, la **Dirección General de Política Pública de Derechos Humanos, de la Subsecretaría de Derechos Humanos, Población y Migración, de la Secretaría de Gobernación**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:
- La Ley debe considerar además de la perspectiva de género, otros principios, tales como: el enfoque de derechos humanos, enfoque diferencial e interseccional, enfoque de infancia y adolescencia, perspectiva antidiscriminatoria y perspectiva



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

intercultural. Por ello, se sugiere modificar el contenido de los artículos 3, 4, 22, 23, 33, 65, 66, 67 y 68, entre otros.

- Debe evitarse que la aplicación de la ley impacte en las entidades federativas que ya han avanzado en materia de movilidad y seguridad vial, por lo que se sugiere recabar las opiniones de entidades como la Ciudad de México y el Estado de México.
 - En lo referente a los instrumentos financieros, se sugiere considerar el dictamen presupuestal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
 - Sobre la mención al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, propone sustituir la referencia al artículo 9 para que diga artículo 8, en los artículos 70, 71, 72 y 73.
 - Sobre las facultades de las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, sugiere explicitar las que corresponden a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
 - Propone ampliar las facultades de las organizaciones de la sociedad civil en las etapas de diseño de la política de movilidad y seguridad vial, el diseño y evaluación del Programa Nacional, así como el diseño y actualización de la Plataforma Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
 - Sugiere homologar el listado de autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial señaladas en el artículo 8, con las que se contemplan en el artículo 77 del Proyecto de Ley General. Se precisa que en el artículo 8 no se incluyó a las autoridades municipales.
 - Recomienda revisar la compatibilidad de las auditorías de impacto con la contraloría y auditoría del Sistema Nacional de Movilidad, de manera que ambos procedimientos sean compatibles y no se dupliquen actividades.
6. En fecha 17 de noviembre de 2021, la **Coordinación de lo Consultivo, de la Dirección General de lo Consultivo y de Contratos y Convenios, de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Gobernación**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- De la lectura del proyecto de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, no se advierte ninguna mención, ni que se confiera atribución alguna a la Secretaría de Gobernación.
- De la lectura del artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y del Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación, no se advierte que ésta cuente con facultades en materia de movilidad y seguridad vial.
- El derecho a la movilidad contemplado en el artículo 11 constitucional, establece 4 libertades: entrar y salir del país, viajar por el territorio nacional y mudarse de residencia.
- La reforma constitucional en materia de movilidad publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, obliga al Estado a proporcionar los medios necesarios para que las personas puedan desplazarse.

Esta obligación debe ser cumplida por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en coordinación con las autoridades estatales y municipales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

- Con fundamento en la fracción V del artículo 27 de la misma Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la facultad de la SEGOB es respecto a la movilidad o tránsito humano, englobando: la migración, emigración, tránsito, retorno, asilo y refugio; temas que no son tratados en el objeto o cuerpo de la ley propuesta.
7. En fecha 17 de noviembre de 2021, la **Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano**, emitió opinión a favor con modificaciones, señalando principalmente lo siguiente:
- Es necesaria su aprobación, puesto que permitiría el cumplimiento de mandatos constitucionales que no se han regulado, principalmente lo establecido en el artículo 73, fracción, XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, puesto que la materia aún no se encuentra regulada en nuestro universo de ordenamientos jurídicos.
 - Asimismo, se cubre la necesidad de contar con lineamientos mínimos para el funcionamiento de un ámbito tan complejo como lo es el de la movilidad, que atiende a diversas personas usuarias, tanto de vehículos motorizados, que incluyen los



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

particulares, los servicios de transporte y carga, los no motorizados y las peatonas, siendo estos últimos el objetivo prioritario para esta norma.

- Se deben realizar adecuaciones en el apartado de Glosario contenido en el artículo 3, pues hay definiciones que no se retoman a lo largo del articulado, además de hacer precisiones puntuales.
 - El Programa Nacional que se propone se debe sustituir por una Estrategia Nacional, estableciéndola como 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, pues ello no implicaría carga presupuestal y utiliza elementos ya existentes, estableciendo lineamientos para tomar en consideración.
 - Se propone la utilización del Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) que 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, que está actualmente en desarrollo por parte de la SEDATU, esto para sustituir la Plataforma Nacional que resulta en impacto presupuestal por la infraestructura requerida para su creación y mantenimiento y así asegurar su interconexión e interoperabilidad y evitar la duplicidad de sistemas y plataformas tecnológicas.
 - Con relación a lo anterior, se establece la creación de bases de datos e indicadores, los cuales serán recolectados por las dependencias y entidades federales en la materia, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y formarán parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.
8. En fecha 18 de noviembre de 2021, la **Unidad Coordinadora de Vinculación y Participación Social de la Secretaría de Salud**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:
- Se considera que la pretensión de otorgar facultades a la Secretaría de Salud, es materia de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y no de una Ley General, cuya finalidad es promover la concurrencia de los 3 órdenes de gobierno, para un fin específico.
 - Precisa que el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, es la unidad administrativa de la Secretaría de Salud, responsable de dirigir la política nacional en materia de prevención de lesiones ocasionadas por



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

accidentes, promover la celebración de acuerdos de coordinación con instituciones de salud públicas, sociales y privadas para el desarrollo de las acciones en materia de atención prehospitalaria y la capacitación comunitaria en la atención inmediata de accidentes, así como la implementación de estrategias y acciones tendientes a disminuir la morbilidad y mortalidad consecuencia de las lesiones accidentales, en beneficio de la población mexicana.

VIGÉSIMA. Quienes emitimos el presente dictamen, estimamos a bien señalar que la presente Ley incorpora diversas disposiciones contenidas en las iniciativas presentadas por la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena el 30 de abril de 2019, del el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario de Morena, presentada el 22 de mayo de 2019, de la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, presentada el 21 de mayo de 2021 y por de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentada el 16 de junio de 2021.

VIGÉSIMA PRIMERA. Como comisiones dictaminadoras, queremos reconocer el trabajo que ha realizado la Coalición Movilidad Segura, la cual está conformada por más de 60 organizaciones de la sociedad civil y especialistas, con presencia en 25 entidades federativas del país y, debe destacarse, ha impulsado este proceso legislativo desde el año 2014. En este sentido, estimamos a bien señalar a cada integrante: familiares de víctimas de siniestros viales, Bicitekas A.C., Céntrico S.C., Reacciona por la Vida A.C., Abogados con Cámara, Aguas con la Bici A. C., Alcaldía de la bicicleta de CDMX, Alianza por la Movilidad Activa, A.C., ANASEVI, A.C., Asoc. de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México, A.C., Asociación Queretana de Ciclismo A.C., Bici Ori Paz, BiciEscuela Aguascalientes y BYCS Aguascalientes, Bicired México, Bicurutas Tepic, Bien A.C., Bike AdvendTours, Bukis a la Calle, CADENA, CicloTurixes A.C., Consejo Ciclista Poblano, CAMINA, Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., Caminatubela,, Centro de Atención a la Mujer Trabajadora de Chihuahua, Cesvi México, Chihuahua En Bici A.C., Cholula en Bici, City Manager Lab, Ciudad Activa, Click Por Amor Abróchalos ,Colectivo Ciclocultural Coyote Bike Rider, Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla, Construyendo Ciclovías Rurales, Cultura Vial, El Poder del Consumidor, En Bici Sí Zamora A.C., Ensenada Se Mueve, Espacio Público, Filosofía y Letras Fridas En Bici A.C., Fundación Tláloc, Fundación Xihmai A.C., Huiziquetla "Pedaleando Andamos", Iniciativa por la Movilidad sustentable y segura, MANU VIVE AC, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, J.A.I.M.E. , Libre a bordo, Libre



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Acceso, A.C., Liga Peatonal, Liga Peatonal, México Previene, Movilidad para todos, Movilidad y Desarrollo México, Movimiento de Activación Ciudadana A.C. (MovAC), Mujeres en Movimiento (Women in Motion), Oaxaca por la Movilidad, Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida, PeatonesPrimero, Peatonline, Polibikes, Proacción por mi Comunidad A.C., Puebla Vigila A.C., Pueblo Biciclero, Red salvaguarda, Red Urbana, Refleacciona con Responsabilidad A.C., REMEMOS, Ruedas del Desierto A.C., Tecate en bici, Transita Seguro, Transporte Digno Puebla, UCIQ -Unión de Asociaciones de Ciclistas de Querétaro, URBE León, Víctimas de Violencia Vial A.C., Vida Sobre Ruedas (CSP A.C.), Visión urbana 2029, Vixi Escuela A.C., WRI México, Ximahi y Movilidad para todos

Por lo expuesto y fundado en las consideraciones vertidas anteriormente, los y las integrantes de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el siguiente:

D. TEXTO NORMATIVO Y RÉGIMEN TRANSITORIO.

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ÚNICO. Se expide la Ley General 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 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

bases y principios para garantizar el derecho 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 sistémico y 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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, seguridad vial y transporte terrestre;
- 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 30 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 LGTBTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General 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 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 28 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 sólo 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 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 las personas usuarias de la vía;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 los 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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.

Artículo 7. Responsabilidad subjetiva en el tránsito.

Para garantizar una movilidad segura y reducir muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, deberán asumir mayor responsabilidad subjetiva, en la forma de transitar, las personas usuarias de vehículos motorizados. De esta manera, quienes tienen mayor responsabilidad son las personas conductoras de vehículos motorizados y, en menor medida, las personas usuarias vulnerables y quienes usan medios no motorizados.

Se promoverán criterios y condiciones cuyo objetivo es evitar los siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el territorio nacional; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.

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 8. 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:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad 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 9. 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 10. 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 11. 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 12. 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 13. 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 14. 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 15. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 16. 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 17. 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 18. 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 19. 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 20. 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 21. 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 22. 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 23. 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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, afroamericanas, 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 24. 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 25. 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 26. 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 27. 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 28. 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 29. 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 30. 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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, monopatinés, 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 31. Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de las entidades federativas al Sistema de Información Territorial y Urbano.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 32. 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 entorno 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

Artículo 33. 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**



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 34. 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 35. 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 36. 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 37. 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 prioridad, basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales**



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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

Artículo 38. 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 39. 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 40. 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 41. 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 42. 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 43. Sistemas integrados de modalidades 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 44. 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 de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, 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 o modalidades de cobro 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 autoridades de los tres órdenes de gobierno, en sus respectivos ámbitos de competencia, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar el



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

desplazamiento de los estudiantes de educación básica, media superior y superior a sus centros educativos, así como de las personas trabajadoras a sus centros de trabajo.

Artículo 45. 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 46. 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 47. 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 48. 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 49. 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 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 50. 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 camiones 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 0.05g/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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 51. 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 52. 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 53. 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:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 54. 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 55. 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 la Infraestructura de la 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,



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 56. 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 57. 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 58. 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 59. 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

**Sección Quinta
Instrumentos financieros**

Artículo 60. 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 61. 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 del 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- VII.** Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 62. 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 63. 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 64. 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:



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 65. 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 66. 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 67. 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 68. 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 8 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 69. 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 8 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 70. 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 8 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 71. 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 8 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 72. 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 8 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;



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- 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 56 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 73. 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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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

Artículo 74. 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 prehospitilaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- II.** Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitilaria 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 50, 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 75. 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 76. 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 77. Convenios de coordinación metropolitanos interestatales e intermunicipales.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 la seguridad vial dentro de su territorio.

Artículo 78. 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 79. 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 afro-mexicanas, 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 80. 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.



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 81. 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 82. 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 83. 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. El presente Decreto 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, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, 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 del presente Decreto.

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



Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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 del presente Decreto, 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 del presente Decreto.

Senado de la República, a los 09 días del mes de diciembre de dos mil veintiuno.

14-12-2021

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Aprobado en lo general y en lo particular, de los artículos no reservados, por 104 votos en pro, 0 en contra y 2 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Diputados para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates 14 de diciembre de 2021.

Discusión y votación 14 de diciembre de 2021.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

DIARIO DE LOS DEBATES

**Sesión Pública Ordinaria Celebrada
en la Ciudad de México, el 14 de Diciembre de 2021**

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: La Mesa Directiva acordó la siguiente prelación para someter dictámenes a consideración de la Asamblea.

Se pondrá a discusión y votación los siguientes asuntos:

1.- El dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, el que contiene proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

2.-

3.-

4.-

5.-

Es todo, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: El aviso leído por la Secretaría se refiere únicamente a los primeros asuntos a discusión y votación. Una vez despachados estos cinco asuntos, continuaremos con los registrados, estrictamente en el Orden del Día conforme a su ubicación en la agenda.

Entonces va ahorita el dictamen de Movilidad, por favor.

Hace unos momentos dimos la primera lectura al dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, que contiene proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

El dictamen considera cuatro iniciativas presentadas por Senadoras y Senadores de diversos grupos parlamentarios.

El dictamen se acompaña de un voto particular del Senador Emilio Álvarez Icaza, entregado y publicado en términos reglamentarios.

proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

(Dictamen de segunda lectura)

(La primera lectura se encuentra en este mismo Diario)

Debido a que el dictamen se encuentra publicado en la Gaceta Parlamentaria del día de hoy y disponible en el monitor de sus escaños, consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si autoriza se dispense la segunda lectura del dictamen.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que se dispense la segunda lectura del anterior dictamen. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se dispensa la segunda lectura, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Por lo que entonces se concede el uso de la palabra a la Senadora Patricia Mercado, a nombre de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad para la presentación y, posteriormente, al Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria, del Grupo Plural para explicar su voto particular.

Adelante, Senadora, por favor.

La Senadora Patricia Mercado: Muchas gracias, señora Presidenta.

Solicito que mi intervención sea de 10 minutos, conforme al Reglamento del Senado, por tratarse de una presentación única.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Adelante, Paty.

La Senadora Patricia Mercado: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes.

Este día vengo en mi calidad de presidenta de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad a presentar un dictamen muy anhelado, una causa de la gran coalición "Movilidad Segura", que la saludo, que finalmente encontró un cauce legislativo, no sencillo ni inmediato, pero que hoy desemboca en este Pleno como un triunfo de la política, si entendemos a la política como un espacio de diálogo, de búsqueda de consensos, reconocimiento y, finalmente, de solidaridad.

Se trata del proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Antes de compartir con ustedes esta experiencia y sus resultados, quiero empezar por reconocer a las organizaciones y personas activistas que conforman la coalición por su talento y perseverancia ya por 10 años, de verdad, todo el reconocimiento, también a otras organizaciones como WRI México por aportar conocimiento y espacios de discusión y, por supuesto a Manu Vive, saludos a la mamá y el papá de Manu, que su vida y su legado nos trae aquí, de verdad, bienvenidos.

A mis compañeros y compañeras Senadoras y Senadores de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, por haber construido en colectivo desde un ambiente de confianza que permitió procesar las diferencias.

A la Comisión de Estudios Legislativos, Segunda, que se sumó a la aprobación del dictamen, sin reservas.

A la Junta de Coordinación Política que visualizó la importancia de construir un acuerdo y que el presidente, el Senador Monreal hizo público como una prioridad para este periodo legislativo.

Al gobierno de México que, a través de la Secretaría de Gobernación; la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; la Secretaría de Hacienda; Salud; y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, tuvieron siempre la disposición para encontrar un cómo sí.

A la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad, que nos dio elementos significativos a partir de sus grandes avances a nivel local, a las y los legisladores de los estados representados en el Endimov, que impulsaron la aprobación de la reforma constitucional de manera expedita y ahora saben que les tocará armonizar su legislación con esta Ley General para impulsar mayores avances desde lo local.

A la Organización Panamericana y la Organización Mundial de la Salud por el acompañamiento al proceso, recordando siempre los compromisos que tenemos con el segundo decenio de acción por la seguridad vial y la agenda 2030.

A los organismos del sector privado por su comprensión de que sus intereses son tan legítimos e importantes como los que se expresan desde otras perspectivas por la movilidad segura.

Y, de manera personal, quiero agradecer al Senador Dante Delgado, que como coordinador de mi grupo parlamentario fue un soporte invaluable para el desarrollo de mis funciones al frente de esta comisión.

Ahora sí, les cuento cómo es que llegamos hasta este momento.

Desde el inicio de la LXIV Legislatura, con la creación de la nueva Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, nos hicimos cargo de legislar con una meta bien clara, reducir al máximo posible los siniestros viales que actualmente cobran 44 vidas en el país todos los días.

Fue una decisión, tomar el camino largo, consultamos en todo el país, región por región, las opciones para construir una ley robusta y así decidimos ir primero por la reforma constitucional para reconocer el derecho a la movilidad y la seguridad vial, la cual aprobamos aquí mismo hace dos años en diciembre del 2019.

Pasó por Cámara de Diputados y Diputadas y por 25 congresos estatales, hasta que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación en diciembre del 2020.

Nos convencimos de que, en este caso, el camino largo era el posible desde una perspectiva democrática, incluyente y rigurosa, lo hicimos con responsabilidad y prudencia.

El interés fue creciendo, iniciamos nueve y hoy somos 14 integrantes en esta comisión.

La visión fue cuidar el equilibrio de poderes y el federalismo escuchando a quienes deben implementar las leyes para no pedirles lo imposible.

La suma de voluntades que aquí se condensa, va a ser necesario en el futuro, para que la ciudadanía en general conozca la ley, se apropie de ella e incida en su aplicación por parte de las autoridades.

Bajo este principio de un diálogo plural, en tres años llevamos a cabo 22 reuniones oficiales, así como 33 reuniones técnicas entre los equipos de trabajo de Senadoras y Senadores a quienes aprovecho para agradecer su entrega y compromiso.

Como criterios de servicio público, avanzamos en esta ley en dos componentes, la regulación y la planeación, modificar las conductas, y me atrevo a decir, la cultura vial, no sólo requiere poner límites, sino una visión de futuro que haga de la movilidad segura y eficiente, con visión incluyente y de género un parte imprescindible de un cambio civilizatorio, concebimos esta ley para fortalecer el desarrollo de ciudades más humanas, donde coexistan diversos tipos de movilidad, dejando atrás viajes prolongados, complicados y riesgosos.

El núcleo de la ley está en la nueva jerarquía de movilidad, la huella que el predominio de automóvil ha dejado en nuestras ciudades y territorios ha sido muy profunda, hoy se trata de darle prioridad a las personas peatonas y usuarias más vulnerables de las vías.

Hemos reiterado que el derecho a la movilidad es la llave a otros derechos, sobre todo al trabajo, la educación y la salud.

Los principios de esta ley establecen un piso común para garantizar que toda la población cuente con accesibilidad, diseño universal, calidad, equidad e igualdad sin importar dónde viva, trabaje o transite.

Estos principios apuntan a resolver problemas de desigualdad, donde las zonas de vivienda popular y rurales han padecido de infraestructura y servicios insuficientes.

El enfoque de sistemas seguros es para reducir al máximo las consecuencias del error humano, es decir, las fallas son inevitables, pero las consecuencias se pueden controlar.

Un elemento innovador para la planeación de política pública son las auditorías con el objetivo de identificar puntos inseguros en la infraestructura vial.

Con el acompañamiento de organizaciones por los derechos de personas con discapacidad durante el proceso y tras el ejercicio de audiencias públicas, los criterios de accesibilidad y diseño universal fueron reelaborados, tanto desde la perspectiva de ajustes razonables como de acciones afirmativas.

También quedó el compromiso explícito en la ley de la integración de organizaciones con esta agenda en los observatorios de participación ciudadana para cumplir con la consigna "nada sobre nosotros sin nosotros".

Sabemos que no sólo se trata de habilitar rampas en cada esquina y crear transporte exclusivo para esta población.

La calidad del espacio y transporte público también es determinante para aumentar la accesibilidad.

El principio de diseño universal ocupará un lugar central, dentro de la planeación.

En este dictamen se establecen mecanismos para que ocurran procesos de reparación integral del daño, apoyamos en el marco jurídico vigente sobre los derechos victimales.

Diseñamos un nuevo modelo de gobernanza, dos de los tres títulos de esta ley, contienen las disposiciones para lograr este objetivo, el título segundo, dará coherencia a la política pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en el que participan los tres órdenes de gobierno con sus respectivas atribuciones, pero sujetos a los mismos principios.

El título tercero de la distribución de competencias busca un equilibrio entre las instituciones, de tal forma que no existan zonas grises donde persistan necesidades sin que nadie atienda.

Con la elaboración de estadísticas más completas y la integración de indicadores y bases de datos dentro del sistema de información territorial y urbano de Sedatu, las autoridades tendrán más elementos para la toma de decisiones.

Esta ley responde a las conductas de riesgos asociadas a los hechos viales que generan una gran indignación social.

De acuerdo con la Secretaría de Salud, de cada 10 siniestros, casi cinco ocurren por consumo de alcohol, tres por exceso de velocidad y dos por distractores como los teléfonos celulares.

Por eso es que hemos incorporado medidas mínimas de tránsito, como los límites de alcohol, el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención o los límites de velocidad determinados por categorías de las vías.

Incluimos normas sobre las licencias de conducir, así como sanciones para su retiro temporal.

Un minuto, señora Presidenta.

Los vehículos seguros se definen como todos los que tienen características, aditamentos o dispositivos que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias de la vía. Esto aplica para todos los vehículos desde los que se destinan a un uso personal hasta los que transportan carga, incluyendo el doble remolque.

Acerca del seguro de responsabilidad, finalmente, la discusión versó en una discusión entre las opciones de facultativo obligatorio, pero el acuerdo es seguir en esta discusión y en esta ley no hablar del seguro porque finalmente ya hay quince entidades que cuentan con seguro de daños a terceros.

Esta ley puede poner los cimientos de un piso mínimo para mejorar el paisaje que compartimos las rutinas de cada persona hacia una mayor calidad de vida y la sostenibilidad en la actividad económica en el planeta. Terminó diciendo que este es apenas un tramo de una vía más larga, esta ley será un legado de este Senado que se puede valorar hoy, pero que sobre todo probará su significado en el futuro.

Cuando transitemos calles más seguras.

Cuando nuestros nietos tomen el transporte público por elección y por eficiencia.

Cuando nuestras hijas puedan salir en bicicleta sin temores.

Cuando las vialidades sean espacios de convivencia y no de supervivencia.

Muchísimas gracias, compañeras, compañeros, Senadores.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias, Paty.

Informo a la Asamblea que las comisiones dictaminadoras entregaron una propuesta de modificación por la que eliminan el artículo 7 del proyecto de esta ley, y se reordenaría la numeración de los siguientes artículos, por lo que solicito, antes de seguirles dando el uso de la palabra, solicito a la Secretaría consulte a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que la discusión del proyecto de ley se despache con la eliminación del artículo séptimo.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que la discusión del dictamen se realice con la modificación explicada por la señora Presidenta. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se autoriza, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: En consecuencia, el dictamen se pondrá a discusión ya con la eliminación del artículo 7.

Solicito a las Senadoras y Senadores, que tengan alguna reserva para discutir en lo particular el artículo 7, informen si mantienen su reserva o adecúan su propuesta conforme a la eliminación de dicho artículo.

Si no hay, se concede el uso de la palabra al Senador Emilio Álvarez Icaza, para presentar su voto particular.

Solicitándoles encarecidamente sean cinco minutos para que podamos avanzar en la agenda del día de hoy.

Muchas gracias.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Señora Presidenta, gracias.

En principio trataré de atender a la propuesta si no me atengo al Reglamento, señora Presidenta, por la presentación de este voto particular.

Vengo a esta tribuna a rendir homenaje, a honrar la memoria de Manu, de Jacinto, de Cristina y de miles más. Aquí están los papás de Manu. En ellos, en él y en ella, un abrazo muy sentido a los miles de víctimas, pero sobre todo aquellos que el dolor lo han transformado en amor para que no haya otras familias que vivan este sufrimiento.

Muchas gracias por su presencia. Muchas gracias por su amor.

También quiero agradecer y reconocer todos los aportes de la coalición Movilidad Segura sin cuyos aportes no estaríamos aquí, muchas gracias a todos y a todas por su esfuerzo, por su aporte que representan lo mejor del trabajo de la sociedad civil en la construcción del interés público.

Permítanme dar lectura para recordar a Jacinto.

Tenía sueños y realidades.

Se había formado desde la mejor estirpe de su padre y su madre, luchadores sociales por un cambio de paradigmas en nuestra sociedad.

Era un soñador, un utópico y, junto con su madre, creyó en un mundo diferente, ese era Jacinto.

Formado con las mejores herramientas académicas, ambientales y sociales de lo que fue posible.

Era un usuario asiduo de la bicicleta urbana con sus amigos en la ciudad de Mérida y se transportaba de un lugar a otro con la fuerza y energía de sus piernas en la bicicleta como medio de transporte.

Pero era más que eso, también era una forma de vida y fue truncada por otro joven que a toda velocidad y desde un auto lo atropelló recientemente en las calles de Mérida, Yucatán. Desgraciadamente el caso de Jacinto no es único, se repite constantemente día a día.

Ya nos mencionó la presidenta de la Comisión que mueren 44 personas al día en incidentes viales.

También está como ejemplo Cristina Cerna que fue muerta al ser atropellada.

O el mismo Manu cuyos padres aquí nos acompañan.

Es el caso de muchos y muchas y que, por argucias legales y argumentos tan aberrantes, como que la responsabilidad de los ciclistas porque las calles y las avenidas son para los vehículos automotores, en especial los automovilistas y casi se le responsabiliza de su muerte.

Hoy, después del largo camino que hemos hecho de una reforma constitucional y legal, lo que tenemos absolutamente claro es que la movilidad es un derecho.

Y hoy estamos legislando para que se entienda desde la seguridad vial y así entender que en el espacio público no sólo es un espacio a los vehículos automotores, hay por supuesto la necesidad de un cambio de conciencia

y de percepción, esta ley lo que hace es poner un piso para el diseño de esa política pública y de ese cambio, viene mucho por hacer y justo tendremos que redefinir y avanzar en el interés público. Y, por eso, presento este voto particular porque ha habido, como lo dijo ya la Senadora Mercado, un extraordinario trabajo de Senadoras y Senadores, a quienes quiero reconocer, a mis compañeros de la mayoría.

Aquí está Alejandro Peña. Está Unice. Está César Cravioto. Reconocerles su esfuerzo, su dedicación.

El compañero Elí y todos los de la mayoría que han propuesto para que esto salga.

Me hago cargo que tenemos diferencias, pero no quiero dejar de subrayar que con el empuje esta ley se está haciendo realidad, así como a las representaciones del gobierno federal que han acompañado para que esto pueda ser realidad.

También quiero agradecer a la secretaría técnica. Y, por supuesto, a la presidenta de la comisión que ha dado un impulso decidido en este esfuerzo sin el cual no estaríamos acá.

Por supuesto que esto es sólo una primera etapa y viene un trabajo todavía de implementación, instrumentación, pero he presentado este voto particular porque, señora Presidenta, hay tres asuntos que son de una enorme preocupación. La primera es que podamos avanzar en la prohibición de los dobles semirremolques, es un instrumento que si bien economiza recursos genera enormes riesgos.

He recibido a representantes de la industria y estoy consciente de sus preocupaciones, algunas de ellas están ya retomadas en la ley, pero estoy convencido que los dobles semirremolques son un riesgo y que tiene que ser atendido. En la mayoría de los países se ha puesto control a su uso, límites a su uso. Hemos convenido o se ha convenido que este no es el instrumento para eso. El Senador Guadiana presentó ya una iniciativa y hay algunas otras más, pero quiero insistir en ese tema porque esta es una Ley de Seguridad Vial.

Platicaba con el amigo Senador Víctor Fuentes de todos los riesgos que en Monterrey y en el norte hay con los dobles semirremolques. La segunda es insistir en la obligatoriedad de los seguros. Necesitamos que todas y todos los vehículos automotores tengan seguro, incluso tengo la absoluta convicción que así se defiende mejor a los pobres, porque no se pone en riesgo su patrimonio y tienen condiciones civiles y legales para enfrentar en mejores términos un conflicto.

Hoy muchas personas que pierden la vida no tienen condición, las familias, para protegerse porque quien les atropelló no tenía seguro y eso genera una condición de extraordinario riesgo. Tenemos que avanzar en una política donde todos los vehículos automotores tengan seguro. Eso es seguridad vial segura, eso es una cultura de protección y este tema no ha sido atendido en la dimensión en que tendría que ser atendido.

Y el tercero es el tema presupuestal, como está atendido en uno de los transitorios. No podemos acompañar la idea que la política pública no genere los recursos necesarios para la transformación que se requiere. Se ha establecido un transitorio, infelizmente es una modalidad que se ha adoptado recientemente, donde no se dará más recursos, y en lo sucesivo y por ley no habrá incremento presupuestal.

Puedo estar de acuerdo en la fórmula que se establezcan límites presupuestales de acuerdo a la disponibilidad, pero el presupuesto es un tema de prioridades. Por ejemplo, recientemente se dio un nuevo incremento de 3 mil 500 millones de pesos a Pemex y no se le pone un peso más a esta ley...

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Querido Senador, ya es mucho tiempo.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Por eso comentaba el Reglamento, tengo 10 minutos, señora Presidenta.

Entonces, quiero insistir en este tema porque es, la verdad de las cosas, un tema de corresponsabilidad social y quiero enfatizar que se han hecho importantes avances. Esta ley es un logro, lo vamos a acompañar, pero estos tres temas, en mi opinión, son los más críticos y tendremos que estarlos entonces señalando e insistiendo.

Sé que hemos construido un consenso, lo respeto, estoy absolutamente de acuerdo en acompañar la idea del máximo avance, pero quiero insistir porque estos temas son parte de las preocupaciones de las familias, de los colectivos. Sin ese aporte esta ley no hubiera sido posible.

Muchísimas gracias a los papás de Manu.

Muchísimas gracias a la coalición y por su conducto a todos los demás que ahora nos acompañan por redes sociales y muchísimas gracias por su atención.

Señora Presidenta, muchas gracias.

Voto particular

DOCUMENTO

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: El voto particular se despachará conforme al momento procesal reglamentario, si es el caso.

Muchas gracias.

Ahora vamos a proceder a la discusión en lo general.

Para la discusión en lo general tengo a varios y varias Senadoras registradas. Por eso, encarecidamente les voy a pedir que se ajusten a los cinco minutos, para poder seguir con los asuntos de la agenda, si son tan amables, y del Orden del Día.

Por lo pronto, tiene el uso de la palabra el Senador Víctor Fuentes, para hablar en contra, del PAN.

El Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís: Muchísimas gracias, señora Presidenta.

La principal labor del Estado, desde su conformación, es evitar el mal evitable. Todos los actos de gobierno, absolutamente todos, la creación y generación de leyes no es la excepción, tienen que buscar esta finalidad: evitar los males que son evitables, no los males que vienen de la creación, de Dios, independientemente de la concepción que tengamos de él, sino los males que provienen del prójimo, de otras personas, del hombre.

Y éste es uno de los males que más duele, que más lastima a la sociedad mexicana, a la sociedad también de Nuevo León.

Lo que sucede en la vía pública verdaderamente es una barbarie, muertes todos los días, muertes con un culpable por omisión, por negligencia, por arbitrariedad, por lo que sea, pero al final de cuentas pudieron haber sido evitadas.

Esta ley, la cual reconozco desde su nacimiento, ya que en el momento en que yo era presidente de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda nos fue remitida, junto a la Comisión de Zonas Metropolitanas y de la mano de su presidenta, a quien respeto, admiro y reconozco, la Senadora Patricia Mercado, se hicieron una serie de foros en todo el país.

Uno de ellos fue precisamente en Monterrey, en Nuevo León, en el lobby, en el vestíbulo del Congreso del estado de Nuevo León y ahí un grupo de juristas regiomontanos advertía que el Senado de la República, el Congreso de la Unión, no tenía facultades para legislar en esta materia.

Es por ello que nos fuimos a una reforma constitucional, para reconocer los derechos del peatón, reconocer la seguridad vial, reconocer las prioridades que tienen que existir en la vía pública, darles seguridad a los peatones, a los ciclistas, a todos los usuarios en sí, pero, por otra parte, y muy importante, darle facultades al Congreso de la Unión, al Senado de la República, para poder legislar en la materia.

Hoy tenemos esas facultades y al humilde juicio de un servidor nos estamos quedando cortos en ello, porque si bien estamos atendiendo la parte de evitar el mal evitable, no estamos atendiendo la parte de qué hacer cuando el mal sucede, que es la parte remedial de la ley.

Y esto se soluciona garantizando que a aquellas personas que sufrieron, a aquellas personas que tuvieron lesiones, a aquellas personas que se vieron perjudicadas en su integridad, en su patrimonio y, peor aún, a aquellas personas que perdieron la vida, les sea reparado el daño.

Y para dar seguridad vial se requiere de seguros. En el mundo moderno esto opera, ¿por qué en un país como Estados Unidos son bastante menos los incidentes viales?

Porque cuando cruzamos la frontera, quienes vivimos cerca de ella, yo le puedo preguntar aquí a mi compañero Bours o a mis compañeros de Baja California Norte, a mis compañeros de Sonora, a mis compañeros de Tamaulipas, qué es lo que pasa cuando se cruza a la frontera con Estados Unidos, se ponen el cinturón, revisan su seguro, no manejan a exceso de velocidad y qué vas a manejar en estado de ebriedad, obviamente no, porque sabemos precisamente que las sanciones son muy drásticas.

Es por ello que, no les puedo decir para nada que, con gusto, porque el gusto sería hablar aquí a favor, haber utilizado la tribuna para hablar a favor, pero esta parte que les comento ya estaba negociada, estaba contemplada en el artículo 54 del cuerpo de esta ley y lamentablemente de última hora se retiró el exigir que los usuarios, los propietarios del transporte, de los vehículos, de los camiones, de los Torton, tengan la obligación de tener asegurada la unidad.

Esto ya estaba hecho, había sido parte de este arduo trabajo que se ha reconocido aquí, pero lamentablemente se quitó y también coincido con las otras reservas que presentó el compañero Senador Álvarez Icaza, creo que debimos haber sido bastante más exhaustivos en el transporte de carga, especialmente en el tema de los fulles y otros temas más que les restan precisamente seguridad a los usuarios de la vía pública.

Es por ello que una vez presentadas las reservas esperemos sean apoyadas para, primero, restituir la propuesta en los términos en que se encontraba.

Y es por ello que al no estar esta parte de la obligatoriedad de los propietarios de las unidades de transporte de tener seguro de responsabilidad civil para responder a los daños, para responder a los damnificados, pues al menos el voto de un servidor iría en abstención, reconociendo en todo momento el trabajo realizado, reconociendo a la presidenta de la comisión, pero nada reconociendo que lamentablemente de última hora se quitó la obligación del, poseer, de tener el seguro de responsabilidad civil.

Por mi parte.

Es cuanto.

Gracias, señora Presidenta.

Y gracias por su atención.

**PRESIDE LA SENADORA
ALEJANDRA NOEMÍ REYNOSO SÁNCHEZ**

La Presidenta Senadora Alejandra Noemí Reynoso Sánchez: Gracias, Senador Fuentes Solís.

Enseguida, tiene el uso de la palabra la Senadora Claudia Edith Anaya Mota, del grupo parlamentario del PRI, hasta por cinco minutos.

La Senadora Claudia Edith Anaya Mota: Muchas gracias, señora Presidenta. Con su permiso.

Primero que nada, quiero reconocer a las organizaciones de la sociedad civil, a los familiares de las víctimas que nos estuvieron acompañando en este proceso porque de verdad que fue su guía, que fue su empuje, que fue su asesoramiento lo que hizo posible que llegáramos a acuerdos comunes en este Senado.

También quiero agradecer la buena disposición que hubo de todos mis compañeros y compañeras Senadoras de la comisión para poder entender que posiblemente no todos compartíamos la misma visión de cómo debía salir la Ley de Movilidad, pero todos estuvimos dispuestos a ceder, y si más frecuentemente estuviéramos dispuestos a ceder, más frecuentemente llegaríamos a consenso de ley.

Por el grupo parlamentario les puedo decir, efectivamente, reconocemos que la ley no es perfecta, tenemos dudas de invasión de diferentes esferas de la administración pública, sobre todo en las partes reglamentarias, pero reconocemos que hubo esfuerzos de conciliación, reconocemos que hubo esfuerzos en las que todas las partes cedieron, reconocemos que los familiares de las víctimas estuvieron poniendo todo su esfuerzo para llegar a este dictamen.

También, y debo reconocerlo, es la primera vez que para un dictamen de una Ley General Integral nueva se hace el proceso de consulta estrecha que es obligatoriedad en la Convención Internacional de los Derechos de Personas con Discapacidad, y se lo dije a la presidenta de la comisión, que es una obligación del Senado mexicano hacer una consulta estrecha y dio todas las facilidades para que a la semana siguiente se diera.

Y la verdad es que, aunque uno frecuentemente da sus recomendaciones y frecuentemente dice dónde encuentras los puntos de debilidad de una u otra cosa, pues no siempre eres escuchado porque formas parte de un grupo de minoría.

Pero, reitero, si nos escuchamos se puede llegar a buenos acuerdos y buenos consensos.

Esta ley tiene una plataforma interesante, una escala de pirámide de quiénes son las personas que tienen mayores derechos en el aspecto de la movilidad, los peatones, las personas con discapacidad, después los ciclistas, después todo aquel transporte de carga que se hace cargo de que lleguen los bienes y servicios a la mesa de cada uno de nosotros y, al final, se encuentran los vehículos, vehículos que, efectivamente, y aquí es donde posiblemente estemos invadiendo distintas esferas reglamentarias que tienen que cumplir con ciertas reglamentaciones que dependiendo si es área rural, si es área urbana o el lugar donde te encuentres deben de cumplir.

Por ello, creo que a lo largo del tiempo esta ley va a sufrir modificaciones que van a perfeccionarlo.

Por lo pronto, también en el grupo parlamentario del PRI nos quedamos satisfechos con haber alcanzado un punto de Acuerdo máximo y los invitamos a votar a favor.

Muchas gracias, señora Presidenta.

Gracias, compañeras y compañeros.

La Presidenta Senadora Alejandra Noemí Reynoso Sánchez: Gracias, Senadora Anaya Mota.

Enseguida tiene el uso de la palabra la Senadora María Graciela Gaitán Díaz, del PVEM.

La Senadora María Graciela Gaitán Díaz: Muy buenas tardes. Con la venia de la Presidencia. Compañeras y compañeros legisladores:

En el grupo parlamentario del Partido Verde seguimos de cerca los trabajos de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda, por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Sabemos que no ha sido un tema fácil y que los trabajos de las comisiones se han extendido más de lo esperado, pero tenemos la seguridad de que ha sido un proyecto de cambio a favor de la población para garantizar el derecho a la movilidad segura e incluyente.

Por ello, reconocemos la pasión y dedicación que los integrantes de las comisiones han realizado para que este proyecto de ley pueda salir adelante y que, finalmente, las demandas de la población sean atendidas con eficacia. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de la Salud Pública nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y tercero en Latinoamérica en muerte por siniestros viales, en el que principalmente los afectados son jóvenes de entre 15 y 29 años.

Por eso, compañeras y compañeros, no debe haber la menor duda de que esta ley es necesaria para garantizar la máxima protección de la ciudadanía y lograr un mayor control en la seguridad vial que tanta falta hace en este crecimiento exponencial de la población y del parque vehicular.

Tomar las acciones necesarias para garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial permitirá prevenir accidentes viales, disminuir el índice de muertes por siniestros viales, combatir el cambio climático, atender la salud pública por la emisión de gases contaminantes, pero principalmente salvaguardar vidas y sumar un logro a los objetivos de desarrollo sostenible para acercarnos cada vez más a una mejor calidad de vida y de bienestar común.

Sabemos que la presente ley aún cuenta con retos por superar y que deberá continuarse trabajando para lograr una mejor protección en su aplicación, pero, sin duda, es un primer inicio que debe reconocerse en el que todas las fracciones parlamentarias nos hemos sumado con el ánimo de hacer valer y garantizar el derecho de movilidad y seguridad vial de la población.

Esta ley representa la voluntad de todas las ideologías políticas, pero esencialmente la voz de la ciudadanía quienes a través de audiencias públicas contribuyeron a perfeccionar de fondo y forma.

Destaco que algunas legislaciones locales ya contemplan el derecho a la movilidad en su marco constitucional y leyes secundarias, sin embargo, la presente ley abona con el principio de progresividad que sustenta los derechos fundamentales, así como una mayor inclusión de la realidad social en la que nos encontramos y buscará que ninguna persona se vea discriminada por su condición o situación.

El proyecto en comento atiende a una reforma constitucional de diciembre del 2020 en materia de movilidad y seguridad vial, pero también a diversos acuerdos, convenios y declaraciones internacionales que suman a los esfuerzos por proteger la vida e integridad física de las personas que transitan en las vías públicas.

Por lo antes expuesto, el Partido Verde Ecologista de México apoyará en las medidas que fortalezcan el derecho a la movilidad y a la seguridad vial en lo ancho y largo del territorio nacional, así como en el territorio insular para que todas las personas cuenten con un acceso verdadero a este derecho fundamental.

Y felicito a la Senadora Patricia Mercado y a todos los que están en la Comisión de Movilidad por haber sacado y salió adelante con esta gran iniciativa.

Es cuanto.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Alejandra Noemí Reynoso Sánchez: Gracias, Senadora Gaitán Díaz.

Enseguida, tiene el uso de la palabra la Senadora Geovanna Bañuelos de la Torre, del grupo parlamentario del PT, hasta por cinco minutos.

La Senadora Geovanna del Carmen Bañuelos de la Torre: Gracias, compañeras Senadoras y Senadores.

Para poder realizar nuestras actividades cotidianas, sociales, culturales, laborales, académicas y de esparcimiento necesitamos trasladarnos.

El modelo urbano utilizado en las últimas décadas en México se centró erróneamente en el automóvil particular como eje de la movilidad; sin embargo, es fundamental replantear cuál es la mejor alternativa para que las personas ejerzan plenamente el derecho humano a la movilidad y que se proteja su integridad física.

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, cada año se pierden aproximadamente 1.3 millones de vidas por hechos de tránsito, mientras que entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos, los cuales en diversas ocasiones son causas de una discapacidad.

Los percances viales, como las colisiones, no solo derivan, lamentablemente, en la pérdida de vidas humanas, se estima que estos cuestan, a la mayoría de los países, el 3 por ciento de su Producto Interno Bruto, lo que representa que las lesiones provocan pérdidas económicas a nivel individual y colectivo a causa de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad, así como por el tiempo que los familiares de las personas lesionadas deben invertir en su cuidado.

En el año 2021, los hechos de tránsito han representado la novena causa de muerte en México, de acuerdo con estadísticas publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Se estima que en el 2018 los siniestros viales, en México, tuvieron un costo total de entre 174 mil millones y 204 mil millones de pesos.

Ante estas cifras, es obligación del Estado mexicano actuar para garantizar el bienestar a la ciudadanía. Con la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, nuestro país avanza en el sentido correcto, al tomar como eje central al peatón, seguido de los vehículos no motorizados y el transporte público.

Un elemento importante, entre muchos otros que mis compañeras y compañeros legisladores ya han destacado, con el que coincidimos los legisladores del Partido del Trabajo, es que la ley reconoce la participación de la sociedad civil en la solución de problemáticas y prevé su participación a través de observatorios ciudadanos de movilidad y seguridad vial para vigilancia social de la ley; es decir, la participación, como ha sucedido con la construcción de esta Ley de Movilidad, de miles y miles de activistas ciudadanos que afortunadamente para nosotros se involucran en este tipo de temas.

Esta nueva ley establece 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.

Por ello, es necesario destinar los recursos presupuestarios para construir la infraestructura dirigida a peatones y para todas las personas usuarias de los distintos tipos de transporte sustentable, pero también es necesario impulsar una mejor regulación e invertir en el mejoramiento continuo de los vehículos de las distintas modalidades de transporte público.

Debemos tomar acciones para proteger a los usuarios más vulnerables en las carreteras, caminos y calles de nuestro país. Con ello, nos referimos a las y los peatones, ciclistas y motociclistas, que de acuerdo con informes de la Organización Mundial de la Salud son la mayoría de las víctimas de los siniestros.

Es muy importante reducir la velocidad en nuestras calles y que las personas no conduzcan alcoholizadas, es fundamental hacer obligatorio el uso del cinturón de seguridad, regular y promover adecuadamente el uso de sillas de retención infantil, así como implementar el uso obligatorio de casco para motociclistas.

Pero también ha llegado el tiempo de homologar los procedimientos y requerimientos para el otorgamiento de licencias de conducción en todo el país, desde un enfoque que privilegie la seguridad por encima de la recaudación.

En el Partido del Trabajo celebramos el impulso que han brindado a este tema las organizaciones de la sociedad civil y queremos reconocer el arduo trabajo de las comisiones dictaminadoras que han llevado a la presentación de este dictamen, en particular de la Senadora Paty Mercado, que todos somos testigos del esfuerzo que se le ha impreso a que el día de hoy podamos estar discutiendo este relevante tema.

En el grupo parlamentario del Partido del Trabajo votaremos a favor de la expedición de esta ley para que nuestras ciudades sean más amables y más seguras para sus habitantes, la prevención es clave.

Muchas gracias por su atención.

La Presidenta Senadora Alejandra Noemí Reynoso Sánchez: Gracias, Senadora Bañuelos de la Torre.

Enseguida tiene el uso de la palabra la Senadora Eunice Romo Molina, del grupo parlamentario del PES, hasta por cinco minutos.

La Senadora Eunice Renata Romo Molina: Con su permiso, señora Presidenta. Muy buenas tardes, compañeras y compañeros.

Como legisladoras y legisladores, pero sobre todo como habitantes de un país complejo como México, sabemos las dificultades que existen en materia de movilidad, atendiendo a las necesidades de nuestra gente, de nuestro pueblo.

Quienes integramos la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad y con el valioso apoyo de la Comisión de Estudios Legislativos, Segunda, hemos consolidado el proyecto de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para que todas las personas que se encuentren en el territorio nacional gocen del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficacia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Esta ley incorpora la coordinación de los tres órdenes de gobierno a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, para que estos derechos sean accesibles para todas las personas en territorio nacional. Además, el Sistema estará encargado de formular la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como un instrumento rector para la conducción de la política nacional en la materia.

Sabemos que los derechos de las personas están intrínsecamente relacionados. Así, el derecho a la movilidad se relaciona con los derechos a la no discriminación, a la vida, a la salud.

Por ello, esta ley tiene como uno de los objetivos reducir muertes y lesiones graves, ocasionadas por siniestros viales mediante diversas acciones, como la prevención a través de la educación vial.

Asimismo, en el texto de la ley se incluyen los derechos de víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares, señalando que las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesaria.

La ley, enfatiza la creación de vialidad con un diseño universal, en el que se atienda a las necesidades de todas las personas, promoviendo acciones afirmativas para la inclusión de personas con discapacidad o con movilidad limitada y otros grupos en situación de vulnerabilidad.

Se contempla también la necesidad de realizar ajustes razonables, que son modificaciones o adecuaciones para garantizar, a las personas con discapacidad, el goce o ejercicio en igualdad de condiciones al derecho a la movilidad.

Es claro que los desplazamientos de las personas, bienes y mercancías hay una desigualdad frente a ellas.

En este sentido, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial prevé la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial prevé la jerarquía de la movilidad, priorizando a las personas peatones con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género; personas con discapacidad y movilidad limitada.

Por lo que la planeación, diseño e implementación de política pública, planes y programas en la materia deberán favorecer, en todo momento, a las personas, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías.

Finalmente, el dictamen de la Ley General que hoy votaremos establece la optimización y el uso eficiente de los recursos, sin crear más burocracia, debido a que los tres órdenes de gobierno se coordinarán para brindar, a las personas, seguridad vial.

La movilidad que una sociedad incluyente requiere debe atender las necesidades de todas y todos, en especial de las y los más vulnerables, por lo que el diseño de la ley implicó un arduo trabajo para que su articulado se encuentre transversalizado desde la perspectiva de género y los derechos humanos de las personas con discapacidad.

He enlistado algunos de los beneficios de esta ley, pero quiero comentar que fue un camino difícil, largo, complicado, no para nosotros, sino para las víctimas y el día de hoy estamos materializando un trabajo arduo que la Comisión de Zonas Metropolitanas, y debo reconocer el esfuerzo de la presidenta Patricia Mercado ha impulsado en éste y también reconocer que en este dictamen que estamos atendiendo el diálogo parlamentario.

Creo que, en mi experiencia como legisladora, en estos tres años me ha marcado esta iniciativa, porque podemos hacer mucho si nos ponemos de acuerdo.

Agradecemos el diálogo con las opiniones más diversas que abonaron en el trabajo de la Ley General, incluso, incluyendo a las familias, a las víctimas, a las mujeres, a las personas mayores, a las personas con discapacidad, a las personas con movilidad limitada y a los transportistas.

Seguiremos trabajando para generar el marco legal necesario, para disminuir las brechas de desigualdad.

En este proyecto, en el proyecto de la cuarta transformación se legisla para conseguir justicia social, la movilidad inclusiva es un paso obligado para un México mejor.

Muchas gracias, señora Presidenta.

Es cuanto.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias, Senadora Romo Molina.

Ahora tiene el uso de la palabra la Senadora Nancy de la Sierra Arámuro, del Grupo Plural. Qué bueno que están respetando los cinco minutos, porque la agenda está muy larga. Gracias.

La Senadora Nancy de la Sierra Arámuro: Gracias, señora Presidenta.

Con el permiso de la señora Luz Centeno, del señor Raúl Vara, madre y padre del arquitecto Emanuel Vara Centeno, a quien recordamos como Manu, desde su adolescencia un joven a quien llamaban Manu comenzó a luchar en las calles, para que fueran seguras, esas calles de Puebla y de todo México, a través de su activismo como ciclista.

Su solidaridad incansable, el trabajo rindió hermosos frutos, como la creación de la vía recreativa de la capital poblana, de la ciclovía de la 4 Poniente a la cual miles de poblanos tienen acceso el día de hoy, su esfuerzo, incluso lo llevó a formar parte del Instituto Municipal de Planeación y de la Dirección de Movilidad del Ayuntamiento de Puebla, donde canalizó su vocación para la movilidad segura a través del servicio público.

Pero fue un 21 de noviembre del 2018, cuando Manu salió en su bicicleta, transitando por las calles poblanas, donde lamentablemente fue atropellado por un camión de transporte público, de manera instantánea perdió la vida, tan sólo tenía 28 años de edad.

Ese día los padres de Manu, que están aquí presentes, perdieron a su hijo, quienes lo conocían, perdieron a un gran amigo y nuestro país perdió a un valioso luchador por la movilidad en condiciones seguras en condiciones e igualitarias.

Como Manu, otras 16 mil personas han fallecido cada año en nuestro país a causa de la inseguridad vial y son ellas y ellos quienes han motivado la creación de esta Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En 2014, las y los familiares de estas víctimas, activistas y 60 organizaciones expertas en movilidad, se agruparon en una coalición para la movilidad segura que las traigo aquí, precisamente en el corazón, a la que he tenido el gran honor de representar, promoviendo su iniciativa, porque es de ellos, yo solamente he sido su voz, como el instrumento que deberíamos de ser todas y todos los Senadores promoviendo esta iniciativa de ley.

Se trata de una ley que refrenda que el error humano no debería costarnos la vida, que las calles no son en sí mismas peligrosas, que en todas las muertes causadas por siniestros pudieron ser prevenibles, esta ley va más allá de las decisiones individuales tomadas por cada persona usuaria de las vías al desplazarse por las vialidades reconociendo que la inseguridad vial es un fenómeno sistemático que debe abordarse por varios frentes.

Es por eso que esta legislación crea un Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, en el que la Federación, los estados y los municipios se coordinarán para la elaboración de la política pública en la materia, así como parte del enfoque de sistemas seguros de la Organización Mundial de la Salud que plantea implementar límites de velocidad, auditorías de seguridad vial, infraestructura segura y otras medidas para gestionar los factores de riesgo que ocasionan muerte por percances viables son indispensables, porque hay que decirlo claramente, las muertes por accidentes viales no son simplemente cosas que pasan, cosas que suceden, no es algo que podemos ni debemos normalizar, porque todas son prevenibles y ninguna de ellas es aceptable.

Evitar estos fallecimientos es una responsabilidad compartida entre el gobierno y los proveedores de autos, los conductores, los peatones y las personas usuarias de las vías y en ese sentido fue diseñada esta ley.

En este día quiero reconocer, como lo han hecho aquí a la Senadora Patricia Mercado, porque este trabajo

legislativo que ella ha encabezado es uno de los más transparentes, participativos y empáticos de los que ha sido parte este Senado mexicano.

Quiero agradecer a la coalición por su confianza, porque en mi equipo hemos trabajado sobre muchas leyes, pero sin duda, esta es una que particularmente nos ha tocado el corazón, porque abona una causa tan noble y urgente.

Gracias a Alejandra Leal, a Paola Lara, Arely Carreón, a Daniela Zepeda, Ketzaly Ramos de la Coalición, así como a todas las organizaciones que la conforman, porque nunca quitaron el dedo del renglón para que durante este proceso se buscaran todas las vías posibles para que la voluntad de la sociedad civil se viera plasmada esta tarde.

Por eso agradezco a las y los familiares de Chema Brun, de Marisol Casillas, de Alejandro Castro, de René Corona, de Ricardo García, de César Gutiérrez...

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias.

La Senadora Nancy de la Sierra Arámburo: ...de César Huerta, termino, señora Presidenta.

Termino, señora Presidenta, de José Luis Lares, de Jacinto León, Jaime Orozco, Monserrat Paredes, María Fernanda Peña, Cristina Cerna, Gabriela Soto y, por supuesto, a Manu, a Manu Vara, todos ellos víctimas de siniestros.

Les agradezco, porque han sido un ejemplo de resiliencia, y vamos a seguir trabajando, porque esta Ley de Movilidad va a ser una realidad gracias al apoyo de todas y todos ustedes, Senadoras y Senadores.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias Senadora De la Sierra Arámburo.

Tiene ahora el uso de la palabra la Senadora Xóchitl Gálvez, a nombre de la fracción parlamentaria del PAN, y para hablar a favor y por cinco minutos. Gracias.

La Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz: Muchas gracias, señora Presidenta.

Cristóbal tenía 4 años de edad, era el mejor amigo de mi hijo, vivíamos en una privada pegada a un parque y fue atropellado, murió a los 4 años, Manu tenía 28 años, él tendría que estar con nosotros, Monserrat, una ciclista que murió en Paseo de la Reforma, de tan sólo 21 años.

Eso es lo que hoy estamos haciendo, hoy estamos intentando convertir una ley que pretende salvar miles de vidas.

En promedio en México desde el año 2015 se registran 378 mil 504 siniestros de tránsito por año, los cuales ocasionan alrededor de 16 mil muertes, es decir, 44 defunciones diarias, 4 de cada 10 personas fallecidas en el país por siniestros viales son peatones, pero si se suman las muertes de todos los usuarios vulnerables como peatones, ciclistas, motociclistas, son 7 de cada 10.

Al año, más de 170 mil mexicanas y mexicanos resultan con lesiones severas.

La Asociación Mexicana de Instituciones de Seguro estima que esos hechos son prevenibles y representan la segunda causa de orfandad a nivel nacional.

Pero, aun, con todas estas cifras, lo increíble es que las normalicemos, normalicemos a violencia vial, el abuso, la violación a los reglamentos de tránsito, y o peor, nos molesta cuando alguien nos corrige o nos señala que estamos violando las normas viales.

Por eso las organizaciones de la sociedad civil que trabajan la movilidad y la seguridad vial han luchado desde hace muchos años para lograr que existe una ley a nivel nacional que prevenga muertes, que salven vidas, que pacifiquen las calles.

Agradezco al amplio interés y participación del grupo de trabajo que impulsó este proyecto el cual se conformó por legisladores de ambas Cámaras, asesores del Congreso, representantes de organizaciones de la sociedad civil, así como del gobierno federal provenientes de la Secretaría de Gobernación, Sedatu, Comunicaciones y Transportes, entre otras dependencias.

Este dictamen lleva detrás un trabajo arduo de casi tres años, fue necesario reformar los artículos 473 y 115 de la Constitución porque no teníamos una disposición constitucional que estableciera concurrencia para facultar al Congreso de la Unión a fin de expedir una Ley General.

Sin una ley que tenga aplicación a nivel nacional íbamos a seguir cerrando los ojos ante esta cruda realidad, esta realidad que a diario cobra vidas de niñas, niños, jóvenes, personas de la tercera edad o ciclistas. Por eso teníamos que actuar, había que hacer una reforma constitucional y lo logramos, ahora estamos en la culminación de este Senado en un proceso legislativo que ha sido largo, difícil, pero que va a rendir frutos en el futuro.

No les voy a mentir, se nos quedaron cosas en el tintero, pero este proceso no se acaba, aquí apenas comienza, así que para quienes encuentren que aún nos faltan cosas por legislar, avances por dar, quiero decirles que vamos a seguir trabajando para lograr que esta nueva ley mejore con cada innovación tecnológica, con cada paradigma roto, cambiará conforme haya mayor respeto y conciencia del valor de la vida, los automóviles deben dejar de ser arma circulando sin control.

Es de destacar que con esta ley se da un enorme paso hacia la construcción de un sistema vial seguro hacia la pacificación de nuestras calles para que la prioridad sea la gente y no los automóviles, con esta ley se reconoce y regula los derechos a la movilidad y a la seguridad vial que va a ser una vez que la sociedad civil se apropie de ellos, la base para que todas las autoridades en materia de planeación vean las ciudades de manera distinta.

Estos derechos van a cambiar el paradigma, van a obligar a los municipios y a las entidades federativas y al gobierno federal a cambiar la forma que se hace en la ciudad, tenemos que ir a ciudades de 15 minutos, policéntricas, con servicios y fuentes de empleo cercanas en las que no sea forzoso tener un automóvil para hacer la vida cotidiana.

Hay ciudades en el mundo, como París, que ya están pensando en los 15 minutos, pero no tenemos que ir lejos para constatarlo, en Monterrey, Laura Ballesteros, que ha luchado para cambiar el paradigma de la movilidad, ya está trabajando para lograr que esta ciudad sea de tan sólo 20 minutos.

Estamos en el amanecer de un gran proceso de evolución urbana, podemos y debemos evitar más muertes.

Hagamos justicia a quienes perdieron la vida en la calle.

Trabajemos para evitar más muertes.

Aprobemos este dictamen que está destinado a salvar vidas.

Por eso, señora Presidenta, en el Partido Acción Nacional votaremos a favor de este dictamen.

Muchas gracias a todas y a todos, especialmente a nuestros técnicos que hicieron posible esta ley.

Gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Senadora Gálvez Ruiz.

Por último, tiene el uso de la palabra el Senador César Cravioto Romero, del Partido Morena, para hablar a favor, hasta por cinco minutos. Gracias.

El Senador César Arnulfo Cravioto Romero: El día de hoy estamos de plácemes porque se va a presentar esta Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y como ya me antecedieron mis compañeras y compañeros Senadores, es un trabajo, es un esfuerzo colectivo.

Primero quiero reconocer a las organizaciones de la sociedad civil que trabajaron por varios años para que se lograra esta ley.

A los colectivos también de víctimas, de personas que han perdido la vida por accidentes de tránsito.

En honor a todas estas víctimas también se hizo esta ley.

Por supuesto, a la presidenta de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, Patricia Mercado.

La Mesa Directiva.

Al compañero Elí.

También los demás Senadores y Senadoras.

Álvarez Icaza.

Y, por supuesto, las Senadoras y Senadores del grupo parlamentario de Morena.

Cecilia, Gilberto, Alejandro, Martha, José Ramón

Y un servidor, que estuvimos trabajando intensamente para que saliera esta ley.

¿Qué tiene esta ley como temas prioritarios y fundamentales que me gustaría resaltar?

Primero. Buscamos el tema central, disminuir las muertes por accidentes viales por medio de la concientización, no hay mejor política pública que la prevención.

Estamos en esta ley obligando a los gobiernos estatales para que hagan campañas de información, de concientización para que quienes usamos vehículos seamos respetuosos de los peatones, de los ciclistas, de no manejar en exceso de velocidad, de no manejar, por supuesto, con sustancias en el cuerpo, programas de capacitación para quienes usamos vehículos para proteger a las personas más vulnerables en este tema.

Después estamos garantizando el derecho a la movilidad de grupos vulnerables que es muy importante también en el enfoque de esta ley.

También hablamos de manera importante sobre los mínimos que debe tener cada población para poder ejercer y garantizar su derecho a la movilidad, estamos hablando de que se jerarquiza la movilidad, la infraestructura y se prioriza a los grupos con mayor grado de vulnerabilidad.

Esto es muy importante porque luego pensamos en el tema de la movilidad sólo de las grandes ciudades y nosotros también estamos interesados, y en la ley se plantea, que el recurso también tiene que ir a las poblaciones con menos habitantes porque luego pensamos sólo en las grandes ciudades y hay poblaciones que no tienen ni una brecha para llegar a su hogar.

Y aquí quiero reconocer específicamente al Senador Gilberto y a la Senadora Cecilia Sánchez.

Por ejemplo, la Senadora Cecilia Sánchez dijo: “queremos que se contemple en la ley a quienes viven en las islas de este país” porque es una Senadora de Baja California y ahí está plasmado en la ley.

También hablamos de control de velocidades máximas que eso también es fundamental para evitar muertes.

Estamos hablando que en calles secundarias y terciarias no pueden pasar de 30 kilómetros por hora los vehículos.

En avenidas primarias con acceso controlado no pueden pasar de 50 kilómetros por hora.

En carriles centrales y avenidas de acceso controlado no pueden pasar de 80 kilómetros por hora.

Y en carreteras estatales, fuera de zonas urbanas, no puede pasar de 80.

Y en zonas urbanas no puede pasar de 50 kilómetros por hora.

También en la ley se habla de otro tema fundamental, todas las ciudades de este país tienen que tener el programa de alcoholímetro, tenemos que prevenir muertes y la mejor manera de prevenir muertes, entre otras, es que no haya conductores que estén manejando con el influjo del alcohol.

Aquí se ha demostrado en la Ciudad de México que el alcoholímetro salva vidas y queremos que en todo el país el alcoholímetro sea obligatorio.

Por último, nada más quiero hacer dos precisiones sobre planteamientos que hicieron compañeros sobre este tema.

Primero. Esta ley deja a responsabilidad de cada estado el tema de los seguros, no estamos prohibiendo que se usen seguros de daño a terceros.

Es más, todos los vehículos de carga, todos los vehículos que transportan pasajeros y todos los vehículos de transporte público, tienen que tener seguro.

La mayoría de los vehículos que salen de agencia salen con un seguro y es un tema de reflexión, porque luego parece que el seguro resuelve todo, yo les preguntaría a los habitantes de este país, a los que nos oyen y nos ven, cuántos de ustedes no han contratado un seguro y cuando se trata de cobrar el seguro los seguros simplemente “se hacen pato”, los seguros simplemente ponen trabas para no responsabilizarse.

Mejor entrémosle a una discusión para modificar la Ley de Seguros y Fianzas de este país, para obligar a que los seguros sean responsables cuando se les contrate y después metemos seguro obligatorio.

Felicidades a todas y todos.

Felicidades a México, que hoy va a tener una Ley de Movilidad y Seguridad Vial a la altura de este país.

Muchas gracias a todas y todos.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Senador Cravioto Romero.

Al no haber más oradoras ni oradores registrados, se abre el registro para reservar artículos o para presentar adiciones.

Informo a la Asamblea que han quedado reservados los siguientes artículos:

Nancy de la Sierra Arámuro, artículos 7, 49 y 50, y Transitorio Sexto.

Senadora Xóchitl Gálvez, artículos 8, 50 y 62.

Senador Gilberto Herrera Ruiz, artículo 44.

Senador Víctor Fuentes, artículos 48, 52 y 54. Adición de un nuevo Artículo Transitorio Séptimo.

Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria, artículos 49 y transitorio sexto. Adición de un nuevo artículo 53.

Senador Damián Zepeda Vidales, artículo 60. Adición de un artículo 54 Bis.

Pregunta ¿si alguien desea hacer alguna otra reserva de artículos?

No siendo así, con fundamento en el artículo 200 del Reglamento del Senado, se procederá a recoger la votación del dictamen en lo general y de los artículos no reservados.

Ábrase el sistema electrónico por tres minutos para recoger la votación nominal del proyecto de Decreto en lo general y los artículos no reservados.

La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat: Senadora Guadalupe Covarrubias, ¿el sentido de su voto? A favor. Se anota, gracias.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: ¿Falta algún Senador o Senadora por emitir su voto? Sigue abierto el sistema.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Pregunte ¿si alguna Senadora o algún Senador no ha emitido su voto? por favor.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Pregunto nuevamente ¿si falta alguna Senadora o algún Senador por emitir su voto?

VOTACIÓN

Señora Presidenta, conforme al registro en el sistema electrónico, se emitieron 100 votos más el voto de la Senadora Covarrubias.

¿El sentido de su voto, Senador? A favor.

Son 104 votos en total a favor, cero en contra y 2 abstenciones.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias.

En consecuencia, queda aprobado en lo general y los artículos no reservados del proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Que se registre el voto de la Senadora Mora, por favor.

Ahora iniciamos la discusión en lo particular.

Tiene la palabra la Senadora Nancy de la Sierra, cuyos artículos reservados son: el 7, 49, 50 y Transitorio Sexto.

La Senadora Nancy de la Sierra Arámuro: Muchas gracias, señora Presidenta, por su tiempo y gracias a ustedes, compañeras y compañeros.

Estamos celebrando, sin lugar a dudas, un gran paso para poder sacar esta ley que llevó a nuestros equipos y a la organización de varias fundaciones, activistas, familiares, a esta Ley General de Movilidad.

Pero quiero poner en la mesa algunas reservas que ojalá pudiéramos acompañar y, de no ser así, seguramente una vez que sea publicada presentaré como iniciativas de ley.

Primero, quiero insistir en agregar el inciso c) a la fracción XII del artículo 49, para aumentar el límite de alcoholemia para las y los conductores noveles, es decir, de las y los conductores cuya licencia de conducir es menor a un año.

Este límite ha sido recomendado por la Asociación Mundial de Seguridad Vial, quien ha advertido que los conductores sin experiencia que conducen con un grado de alcoholemia de .05 gramos por cien mililitros están expuestos a un riesgo 2.5 veces mayor a sufrir un accidente vial.

Además, una prioridad de la coalición ha sido incorporar el seguro de responsabilidad civil al artículo 50 de la ley porque en este país el 65 por ciento de los responsables de un atropellamiento fatal se dan a la fuga, lo cual se traduce en que seis de cada diez casos la víctima de siniestro se queda sin justicia y sin protección.

En este sentido, el seguro de responsabilidad vial por daños a terceros protege a las víctimas asegurando recursos para reparar los daños que se han sufrido.

Esta medida es parte del Plan Mundial para Seguridad Vial 2021-2030 de la Organización Mundial de la Salud y ya se encuentra incorporado en las leyes de movilidad de 14 entidades federativas, por lo que esta ley debería incluir la obligatoriedad de estos seguros en concordancia con los estándares internacionales de movilidad.

Por último, me preocupa que el artículo sexto transitorio establezca que no se autorizan ampliaciones al presupuesto para ejercicios fiscales subsecuentes.

Entiendo que el Presupuesto de Egresos para este año ya se aprobó y que por ello no se podrían erogar más recursos para esta ley, pero creo que es importante dejar la puerta abierta a que en ejercicios fiscales subsecuentes se amplíe el presupuesto destinado a la misma.

No pido que se establezca la obligatoriedad de ampliar el presupuesto, sino simplemente se mantenga la posibilidad de que éste suceda de conformidad con los principios de progresividad de los derechos humanos que obliga al Estado mexicano a avanzar gradualmente en la protección de estos derechos destinados para todos los recursos disponibles.

Compañeras y compañeros Senadores, sabemos que la incorporación de estos temas es prácticamente imposible en las condiciones políticas actuales, pero desde la sociedad civil el interés de dejar constancia de estas inquietudes es latente y debe ser escuchado.

Si estos temas no se pueden materializar el día de hoy sé que podemos seguir trabajando para constar que la Ley de Movilidad y Seguridad Vial cada vez más se puede robustecer, mejorar y ser sostenible.

Es cuanto, señora Presidenta.

Muchas gracias por su atención.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Solicito a la Secretaría consulte a la Asamblea, en votación económica, si admite a discusión la propuesta presentada.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Vuelvo a consultar.

Senadores, les pido, de favor, pongan atención a la sesión en la que estamos presentes.

Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión las propuestas de la Senadora Nancy de la Sierra. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

No se admiten a discusión, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: En consecuencia, el dictamen queda en sus términos.

Ahora tiene la palabra la Senadora Xóchitl Gálvez para los artículos 80, 50 y 62.

La Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz: Muchas gracias, señora Presidenta.

Voy a tratar de ser muy breve.

Tuvimos un gran debate sobre el tema de la obligatoriedad del seguro y a mí sí me parece, con todo respeto, que aquel que quiera tener un automóvil tiene que asumir la responsabilidad de tener un seguro.

O sea, nadie es tan pobre, y miren que yo nací en una comunidad donde no había coches, nos movíamos caminando o en bicicleta, y ya los que lograban juntar su lana para comprar su coche, pues lo menos que tienen que hacer es pagar 800 pesos al año por un seguro.

De verdad, yo invito a las Senadora y Senadores de Morena que se pongan en los zapatos de los que menos tienen.

Desafortunadamente a los que más atropellan es a la gente de menos recursos, y desafortunadamente una persona de pocos recursos cuando el policía lo cacha que no trae seguro vieran las extorsiones que tienen, vieran las mochadas que tienen que dar para quedar en libertad.

Entonces yo sí creo, y estoy obligada a pedirles que reconsideren la posibilidad de poner en la ley la obligatoriedad.

Si bien es cierto no se prohíbe porque hay entidades federativas que ya lo hacen, ésta sería una buena oportunidad como lo logramos en el tema de velocidades que estamos proponiendo sin invadir las esferas estatales y municipales, el que haya una reducción en las velocidades.

Esta ley se trata de pacificar las calles, pero también se trata de que los que traen un vehículo motorizado, que a veces van en estado de ebriedad, que a veces van a velocidades donde ponen en peligro y a veces matan a las personas, pues me parece increíble, pero, bueno, yo lo pongo a su consideración.

Hay una segunda propuesta que tampoco quedó, que es el Fondo de Movilidad. Tengo que decirles que esta ley sin dinero puede quedar en letra muerta, necesitamos arreglar banquetas, necesitamos hacer cruces seguros, necesitamos construir ciclovías, necesitamos impulsar el transporte público sustentable, y si hay un fondo de movilidad enfocado a esto, pues los estados y los municipios se van a sumar con más gusto y creo que por eso es importante.

Son de las propuestas que la iniciativa que una servidora presentó, pues traía de origen y que no fueron aprobadas, estoy consciente, lo acepté en aras de sumar, pero sí me gustaría dejar constancia.

Y, en tercer lugar, pues tiene que ver con el sistema que construimos, que a mí me encantaría que lo presidiera el Presidente de la República, la mejor manera de poner la atención en un tema es cuando el Jefe del Ejecutivo lo toma en sus manos.

Y con lo tenaz que es el Presidente estoy segura de que muchas personas se sumarían a este sistema, los gobernadores, yo quiero ver qué gobernador no va a ir a una reunión encabezada por el Presidente para impulsar el tema de la movilidad y de la seguridad vial.

Pongo a su consideración esas tres reservas que lo que buscan es mejorar lo que tenemos.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la propuesta presentada.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Con gusto, señora Presidenta. Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se admiten a discusión. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

No se admiten a discusión, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias. En consecuencia, el dictamen queda en sus términos.

Y ahora tiene el uso de la palabra el Senador Gilberto Herrera Ruiz, por el artículo 44, del Partido Morena.

El Senador Gilberto Herrera Ruiz: Muchas gracias.

Agradecer enormemente a la presidenta de la comisión, la Senadora Patricia, por este gran adelanto que hemos hecho, al igual a todos los compañeros que participaron.

Y retomo lo que la riqueza de esta ley que no sólo ha, o no sólo visualizó la movilidad como un, en los espacios urbanos, sino se le dio cabida al espacio rural, el derecho de todo mexicano a una movilidad digna, de calidad y segura en todos los aspectos. Y había un tema que había tratado yo en la ley, pero que decidí esperar la opinión de la subsecretaría de egresos de Hacienda y de Sedatu antes de formalizarla. Ya la recibimos y por eso estamos presentando ante ustedes el asunto de cómo hacer que ningún niño se quede sin educación por una falta o una falta de accesibilidad a llegar a su escuela.

La movilidad, que ya es un derecho humano tiene que estar ligado con el derecho humano a la educación y, por lo tanto, eso es lo que estamos buscando, que estos niños que caminan horas para llegar a su primaria y secundaria se limite y que nadie se quede sin la escuela por falta de espacios.

¿Qué es lo que nos hemos encontrado en las comunidades, sobre todo en Querétaro?

Y agradezco a todos nuestros estudiantes de San Juan del Río, de la carrera de derecho que nos acompañan, felicidades a todos por estar aquí con nosotros en una cuestión histórica, jóvenes, que es la Ley de Movilidad que ya es un derecho y ese derecho humano es lo que queremos hacer.

¿Qué nos hemos encontrado? Sobre todo, que afecta a las niñas. Muchos padres de familia deciden que sus niñas ya no vayan a la secundaria, porque está a dos horas de camino de su localidad y no quieren que, de madrugada, en la noche estén caminando o si les toca el turno vespertino de noche estén regresando.

Y entonces nos encontramos con muchas niñas que su mayor nivel educativo es la primaria y no podemos permitir que no haya un derecho al acceso a la educación por un problema de movilidad, y entonces estamos juntando estos dos derechos en ese sentido.

¿Entonces qué estamos poniendo como reserva dentro del artículo 44 del Servicio de Transporte Público?

Las entidades federativas, en ese sentido los estados; 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 un kilómetro para educación primaria o un kilómetro para educación, para educación primaria un kilómetro y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria.

¿Qué nos va a permitir eso? Que muchos poblados de este país se les acceda con una escuela secundaria.

Si el municipio no tiene la posibilidad de crearles un transporte público gratuito, tiene la facilidad de poner una escuela secundaria en su lugar.

¿Qué es lo que discutimos con la Secretaría de Hacienda?

Que los recursos del Fondo de Aportaciones para Infraestructura Social se puede usar en ello, no hay que buscar recursos extraordinarios en ningún sentido, lo que se destina, que son casi 100 mil millones de pesos al FAIS, que son destinados a los municipios.

En donde si son de más alta vulnerabilidad reciben más dinero, se usen esos recursos precisamente para acercar una escuela secundaria o preparatoria a los niños o adolescentes o incluso poderles dar transporte gratuito, que pueden ser bicicletas tal como lo tiene la Ciudad de México, una bicicleta prestada, no tiene que ser propia, para acceder a su escuela y puede regresar y poder reducir que nadie de los niños de primaria destinen más de 30 minutos, caminen más de 30 minutos o un kilómetro o los de secundaria y preparatoria más de una hora o tres kilómetros en ese sentido.

Es eso lo que estamos proponiendo, precisamente para que se apruebe, de tal manera que con esta ley que se establece, este artículo que se ubica en la Ley de Movilidad estamos garantizando que ningún niño o adolescente se nos quede sin acceder a una escuela secundaria o a una escuela preparatoria y con eso el

derecho a la educación que ya se votó, se vuelva una realidad y no se vuelva un obstáculo por problemas de movilidad.

Muchas gracias a todos y, estamos para servirles.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Solicito a la Secretaría dé lectura a la propuesta y consulte a la Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión.

Está a discusión la propuesta.

Va a dar lectura, por favor, Secretaria.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Doy lectura, señora Presidenta.

Debe decir: artículo 44 del Servicio de Transporte Público. 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 superación, 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 un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres 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.

Consulta a la Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la propuesta presentada. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se admite a discusión, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Está a discusión la propuesta.

Al no haber oradoras ni oradores registrados... adelante, por favor. En relación a este artículo ¿verdad?

El Senador José Alfredo Botello Montes: Con el permiso de la Presidenta.

Es Noble la propuesta que se realiza, sin embargo, la tarea educativa no es únicamente la que está prendida de este fondo, son tareas en materia de salud, de agua potable, de caminos y ahora también de infraestructura.

Lamentable es que el gobierno de la República haya, tenga en liquidación una institución del mismo, como es el Instituto de Infraestructura Física, donde precisamente va a evitar que se hagan ese tipo de obras, como son secundarias y primarias.

Ciertamente lo que está contemplando es una aportación, que por medio de la Secretaría del Bienestar está dando, desde 100 mil, hasta 500 mil pesos. Con eso no se hace una secundaria, ni tampoco se hace un camino.

Yo creo que son los municipios quienes tienen que atender, ciertamente, a todo ese rezago social que se tiene en las zonas más marginadas y para ello se tiene ese Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social y que son bien ocupados.

Y en el caso de Querétaro, les quiero decir, que el gobierno del estado y los municipios cargan con una red de transporte público gratuito, no de ahora, incluso ha sido transexenal, desde que me correspondió ser secretario de gobierno lo implementamos en la administración del 2003 al 2006.

Siguió con otro partido que también gobernaba en el 2000 al 2015 y ha proseguido hasta ahora, son las buenas prácticas y la forma de cómo acercar también los servicios educativos.

Desde luego estoy de acuerdo en que la mejor inversión debe ser para la educación y que bueno, en todo caso que se esté realizando esta adecuación para que se permita a las autoridades municipales que puedan ocupar este presupuesto.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Al no haber más oradores registrados, solicito a la Secretaría consulte a la Asamblea, en votación económica, si se aprueba.

Perdón, adelante. Adelante, Senador Casimiro, por favor.

El Senador Casimiro Méndez Ortiz: Con su venía, señora Presidenta. Compañeras Senadoras y compañeros Senadores.

Hablar de la movilidad en términos educativos, pues es algo que consolida en el país hacia la justicia social. Y la propuesta, la reserva que presenta nuestro compañero Gilberto, del acceso a la educación para que nuestros niños no se desplacen a más de un kilómetro, es lo que precisamente es la visión que tuvo don José Vasconcelos, llevar la educación a los lugares más apartados del país, llevar la educación a los lugares más retirados, como un elemento de justicia social.

Pero yo quiero decir, además que, bueno, desaparece el Instituto de Infraestructura Física y Educativa, pero se queda el programa de "La escuela es nuestra", quienes somos maestros de grupo, quienes somos maestros de primaria, quienes seguimos recorriendo las escuelas del estado, de Michoacán, del país, nos damos cuenta que con 150 mil sí se hacen grandes, pues grandes obras, con 250 mil se construyen desayunadores escolares, antes un millón de pesos para la construcción de un salón no te alcanzaba con un millón de pesos.

Hoy con 250 mil pesos te alcanza hasta para dos salones, cuando el dinero se invierte y se invierte bien, alcanza para eso y alcanza para más.

Por eso vengo a hacer también estas aclaraciones en este sentido, de que en 2011 yo era maestro frente a grupo, llegó un recurso etiquetado de medio millón de pesos para pintar e impermeabilizar nuestra escuela, medio millón de pesos es inconcebible, no se puede nombrar otra cosa más que como un robo, de verdad este tipo de situaciones, hoy hablamos de la inversión clara, directa de los recursos del pueblo a la educación de nuestros niños.

Por eso celebro la participación y la reserva de mi compañero Gilberto, que vamos a apoyar, solamente para dar esa aclaración de que el dinero del pueblo es sagrado y más si es para la educación.

Sería todo, señora Presidenta.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias, Senador Méndez Ortiz.

Al no haber oradoras ni oradores... Armando Salinas, por favor. David Armando, bueno, Senador Ortiz, Luis David Ortiz. Gracias, disculpa.

El Senador Luis David Ortiz Salinas: Gracias.

Vengo a hablar, yo no estoy en contra de esta bonita idea que presentan, pero está muy fácil que dicen que las entidades federativas y los municipios dentro de exportación gratuita y que a todo el que tenga que caminar más de un kilómetro o 30 minutos, pues suena muy bien, pero ¿dónde está el dinero?

Porque en estados como el mío, tenemos prácticamente 12, 14 municipios urbanos y todo lo demás es rural, y es imposible, económicamente, a cada persona que está a un kilómetro de la escuela, a cada niño o a cada adulto mayor moverlo, está muy bonita la idea, pero ¿dónde está el dinero? y todos los dictámenes que nosotros, iniciativas que presentamos se van a determinar un costo y aquí no se está determinando a un costo, lo están subiendo a última hora, si lo hubieran mandado a Hacienda hubiera dicho no, porque no hay techo presupuestal para eso.

Entonces yo no estoy en contra de ese principio, pero entonces pónganle que a Federación lo hará, porque es para educación, es responsabilidad de la Federación, por qué les pasa a los estados y a los municipios una bonita idea sin dinero, incluso una obligación, porque no es un podrá, es un deberá y de manera gratuita.

Entonces pues estamos muy bien, pasándole a los estados y a los municipios, como siempre la responsabilidad sin el dinero correspondiente para hacerlo.

Yo en eso no estoy de acuerdo, porque va a ser una ley que no se va a cumplir, y lo único que vamos a estar es teniendo una ley en la que se establecen derechos que no se cumplen y que vamos a estar todos violando derechos humanos, los estados y los municipios, porque no están cumpliendo lo que dice la Ley.

Entonces, seamos realistas, señores, es una muy buena idea, nada más que de dónde va a salir el dinero o pónganle también que es responsabilidad de la Federación estados y municipios, no nada más estados y municipios, ¿por qué le pasan la bronca a los que menos dinero tienen?, la Federación se queda con el 80 por ciento del presupuesto, los estados y municipios únicamente con el 20.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Tiene la palabra la Senadora Nancy Sánchez, por favor.

La Senadora Nancy Guadalupe Sánchez Arredondo: Muchas gracias, señora Presidenta.

Celebro que en este momento mi compañero Gilberto Herrera haya propuesto la justicia para quienes viven en las zonas rurales y en las zonas insulares, esos jóvenes que se detuvieron en sus poblaciones y tuvieron falta de oportunidades, porque no había manera de transportarse, porque solamente hay brecha o hay un mar violento que no les permite salir de su comunidad.

De dónde va a salir el recurso, pues el recurso está, señores, el Fondo de Infraestructura Social tiene casi 100 millones de pesos, no quieren confundir, el dinero ahí está, va a depender de la capacidad de cada municipio con la necesidad para ir por ellos y no se les olvide algo, "La escuela es nuestra", es un programa federal, que lo aplican los estados, pero es de la Federación, que viene a darles oportunidades a miles de jóvenes.

¿Cuántos se quedaron atorados con las ganas de salir?

Yo celebro, Senador gracias por incluir al territorio insular y, por supuesto, también a las poblaciones rurales que como en mi estado y en el estado de Baja California Sur quedan lejísimos, somos un estado extenso, largo, y hay muchos que no tuvieron esa oportunidad.

Muchas gracias, Senador.

Gracias, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias, Senadora Sánchez Arredondo.

Al no haber ya más oradoras ni oradores, solicito a la Secretaría consulto a la Asamblea, en votación económica si se aprueba la propuesta presentada.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Con gusto, señora Presidenta. Consulto a la Asamblea, a en votación económica, si es de aprobarse la propuesta presentada. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Aprobada, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Se aprueba la modificación y, en consecuencia, el artículo se pondrá a votación nominal con las modificaciones aprobadas.

Senador Oswaldo Fuentes Solís del PAN, tiene reservas de los artículos 48, 52 y 54 y adición de un nuevo Artículo Transitorio Séptimo. Tiene la palabra, Senador.

El Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís: Gracias, señora Presidenta.

Hace un momento cuando hice uso de la tribuna y análisis en lo general de esta ley, había comentado que la ley se había quedado a la mitad, porque si bien atendía la parte preventiva, no había atendido la parte de remediar los daños, pero ahorita en un breve y sensato análisis de números, no se queda a la mitad, se queda

al 15 por ciento, el 80 por ciento de los casos, cómo está la ley, lamentablemente no serán atendidos, y me voy a números.

Todos los días hay aproximadamente mil 711 hospitalizados, hospitalizados de gravedad por un incidente vial, mil 700 diarios, lo que presenta 51 mil al mes, tan sólo por comentar algo.

Mientras está esta discusión, lo que llevamos ahorita aquí discutiendo esta ley, han ingresado a los hospitales más de 70 personas, ingresan 70 por hora, y como lo comenté hace un momento, 51 al mes, lo que da un número de 600 mil al año, 600 mil personas ingresan en un estado de gravedad, un incidente vial al año.

Estas 600 mil quiero comentarles algo.

Según el Inegi, en el país existen poco más de 25 millones de carros de los cuales, según la Encuesta Nacional de Inclusión Financiera, solamente el 32.9 por ciento de estos carros poseen seguro, una tercera parte del parque vehicular posee seguro.

Esto quiere decir que los dueños de las unidades han decidido erogar voluntariamente para pagar el seguro, esto representa que de esos 600 mil casos de hospitalización al año aproximadamente sólo 180 mil habrá un seguro que corresponda a su estadía que los pague en el hospital, solamente 180 mil.

Y todavía otro dato adicional.

Si partimos que el 50 por ciento de los incidentes viales se generan por alguien que va conduciendo en estado de ebriedad y que, en la mayoría, por no decir casi todas las aseguranzas, no se hacen cargo cuando la persona va manejando en estado de ebriedad, esto quiere decir que estos 180 mil solamente 90 mil de los hospitalizados va a cubrir los gastos de hospitalización una compañía de seguros. Esto representa los 90 mil, versus los 600 mil, que solamente el 15 por ciento de los que entran a un hospital una compañía de seguros se hará cargo de los gastos.

Esta es una doble victimización, la víctima será doblemente víctima, será víctima por la omisión, por la irresponsabilidad de un conductor y será nuevamente víctima por tendrá que desembolsar de su bolsa, del patrimonio de su familia, los recursos para poder sufragar los gastos hospitalarios.

Es por ello que insisto, al presentar esta reserva, en que los seguros de responsabilidad civil sean obligatorios.

Si hay que reformar la ley de seguros a manera de ser más categórico, que los seguros sean más accesibles, que respondan más adecuadamente a las expectativas, pues hagámoslo, pero no dejemos en el desamparo a más de 500 mil familias al año que no tendrán un seguro que les responda por los daños que les han generado.

Aquí hay muchas de ellas.

Y si hacemos una encuesta en la calle y le preguntamos si algún familiar de quienes les hacemos la encuesta ha tenido algún incidente vial, nos vamos a dar cuenta que todos tenemos un hermano, un primo, un conocido, que ha tenido un incidente vial.

Y lamentablemente estamos dejando ir esta oportunidad para que esa persona que tuvo el incidente vial haya una compañía de seguros contratada por quien por omisión e irresponsabilidad cometió el incidente se haga cargo.

Para esta reserva, señora Presidenta, quiero solicitar el uso del tablero para darnos cuenta quién verdaderamente está a favor de las víctimas y quiénes solamente, como siempre, se agotan en un simple y demagógico y populista discurso.

Por mi parte, es cuanto.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Senador Fuentes Solís.

¿Hay algún otro orador? Si no, entonces, consulte a la Asamblea, Secretaria. Ábrase el tablero, por favor, para la votación nominal para ver si se admite a discusión.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: ¿Falta algún Senador o Senadora por emitir su voto? Aún se encuentra abierto el sistema.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Dé cuenta a la Asamblea, por favor, Secretaria.

¿Hay alguien más que desee emitir su voto de Senadoras o Senadores para que ya dé cuenta la Secretaria cuántos votos tenemos?

Por favor, registren el voto de los Senadores que están alzando la mano.

(Se recoge la votación)

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Señora Presidenta, le informo el resultado de la votación, tenemos 30 votos a favor, 51 votos en contra; cero abstenciones.

No se admite a discusión.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: De acuerdo. Entonces, el artículo queda en sus términos.

Y tiene la palabra el Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria, del Grupo Plural, para hablar sobre la reserva de los artículos 49 y Transitorio Sexto, y adición de un nuevo artículo 53. Gracias.

Se registra el voto de la Senadora Cárdenas y Ceci. En contra la Senadora, Dante Delgado también registró su voto.

Adelante, gracias.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Gracias, señora Presidenta.

A sabiendas que esta reserva...

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Por favor, orden en la sesión para escuchar al Senador Álvarez Icaza, si son tan amables, Senadoras y Senadores.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: A sabiendas que estas reservas no van a pasar, me parece fundamental insistir por un debate histórico y también en el anuncio que en el Grupo Plural habremos de presentar estas reservas como una iniciativa en el próximo periodo.

Lo que hemos discutido tiene que ver con cómo entendemos el interés público. Yo aprecio la intervención de mi colega, el Senador Cravioto, pero difiero en lo que a los seguros se refiere, porque la parte más importante del parque vehicular son autos privados y la mayor parte de los autos particulares no tienen seguro.

Es cierto, yo le tomo la palabra, tenemos que trabajar con el tema de los seguros. Yo acompaño en sus términos lo dicho por el Senador Cravioto, porque la verdad es que hay un término de relación muy leonino y hay términos de relación de las aseguradoras que en verdad son un problema y le digo al Senador Cravioto que de antemano me anoto, porque él habla con verdad al decir que sí hay un problema.

Hay un trato muy diferenciado, incluso de compañías trasnacionales de las mismas en otros países con respecto a México, las mismas compañías, por ejemplo, en países como Estados Unidos tienen una conducta totalmente diferente a lo que hacen en México y me parece que eso es vital, pero hay que también asumir que en realidad el seguro lo que permite es que no se pierda tanto, déjenme decirlo así, pero sobre todo va a proteger a las personas que han sido asesinadas, atropelladas, lastimadas y que quien causa ese daño no tiene un seguro para responder, y que quien causa ese quebranto, que destruye familias, incluso se le queda a la familia la pena de no tener, por ejemplo, medios de subsistencia, inclusive los costes funerarios, los costes de medicina, los costes de tratamientos, son para las víctimas y no hay culpables.

Son muchos los casos donde las víctimas tienen que asumir el costo, además de la destrucción de la vida, del plan de vida. Por eso es tan importante que sí avancemos en una cultura de protección, para proteger a las víctimas de la mejor manera. En muchas ocasiones se destruyen planes de vida, no solo porque se perdió la vida, sino por el tratamiento que hay que dar durante muchos años o incluso lo que queda de vida.

Por eso, insisto, el tema de los seguros es vital, el tema de la política pública es vital. Hoy es un día fundamental en términos de aprobar esta ley, pero la política pública sin presupuestos es demagogia, la política pública sin recursos es demagogia.

Necesitamos ponerle recursos y hay recursos, los presupuestos dependen de las prioridades. Si creemos que proteger las vidas en la seguridad vial es una prioridad, no podemos estar haciendo transitorios donde por ley se impida crecer, donde por ley se impida que no haya más presupuesto en otros ejercicios.

Ese criterio no detona el bien superior a tutelar y, en este caso, la seguridad vial es un bien superior a tutelar, porque estamos cuidando la vida de peatones, ciclistas y más personas.

Y tercero, habremos de trabajar en la eliminación de los dobles semirremolques, porque en verdad son un riesgo y acaban sacrificando no solo la seguridad, sino los derechos de muchos trabajadores.

Presidenta, esos son los términos de mis reservas y le pediría si es tan amable a tablero, por favor, porque me interesa que esta votación quede registrada para discusiones futuras.

Una votación nominal, por favor.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: ¿Apoyan la votación nominal?

Ábrase el sistema.

(Se recoge la votación)

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: ¿Falta algún Senador o Senadora por emitir su voto? Sigue abierto el sistema.

Vuelvo a preguntar ¿si falta alguna Senadora o algún Senador por emitir su voto?

¿El sentido de su voto, Senadora Covarrubias?

Señora Presidenta, informo el resultado de la votación.

Tenemos 37 votos a favor, 49 votos en contra. Por lo tanto, no se admite a discusión.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: En consecuencia, el dictamen queda en sus términos.

¿Para qué asunto? ¿Del tema?

No, entonces no puedo, porque ya pasamos la miscelánea de temas hasta después, la miscelánea; ya no digo... perdón, la miscelánea de temas hasta el final.

Tiene la palabra Damián Zepeda, por favor, del PAN.

El voto de la Senadora Villegas, por favor. La Senadora... ¿quién más está registrado?

Adelante, Damián.

El Senador Damián Zepeda Vidales: Muchas gracias, señora Presidenta.

Creo que alguien más está allá.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: ¿Alguien más quiere registrar su voto? De acuerdo.

Ya para cerrar la votación, por favor, y que le demos la palabra al Senador Damián Zepeda. Gracias.

El Senador Damián Zepeda Vidales: Gracias, señora Presidenta.

Primero que nada, celebrar el acuerdo que se logró en el Senado de la República, después de mucho trabajo hacer un reconocimiento, por supuesto, a las Senadoras y Senadores que estuvieron trabajando profundamente en el tema, bien merecido.

Creo que además se tomó la vía correcta, hacer reforma constitucional, tener la facultad expresa, regularlo a través de una ley general que distribuya competencias, que no se invada a los estados y a los municipios, me parece que es un trabajo bien hecho y yo por eso voté a favor y celebro esto que se está haciendo el día de hoy.

Sin embargo, me parece que queda incompleto con dos temas en lo particular que ya han sido señalados y que yo quiero dejar testimonio de mi opinión para poder consolidar un verdadero cambio en materia de movilidad. Seguridad vial, se tiene que dar las herramientas a las autoridades para que garanticemos que se pueda impulsar el desarrollo y, particularmente, pues ley que no trae dinero atrás se puede quedar de adorno.

Entonces en concreto lo que hoy estamos proponiendo es un Fondo de Transporte Público y Movilidad. Hay que ponerle dinero detrás de las atribuciones, de las facultades que se establece en la ley, si no puede quedar como letra muerta. La propuesta es que se ponga el fondo en esta ley e incluso que se ligue a la vía y coordinación fiscal, así como existen otros fondos que están ligados con un porcentaje obligatorio mínimo para bajarse vía aportación, por ejemplo, pues que exista un Fondo para la Movilidad en Transporte Público.

Queremos impulsar en nuestras ciudades metrobuses, metros donde corresponde sistemas de infraestructura tanto física, como equipamiento, pues hay que ponerle dinero. Queremos garantizar que los usuarios puedan

tener acceso al transporte público, pues incluso se requieren programas de subsidios y, ¿de dónde va a salir el dinero? Necesitamos ponerle el dinero atrás de las obligaciones.

Por eso propuesta concreta, fondo de movilidad y transporte público nacional para que baje el dinero tanto a nivel federal, como a nivel estatal, como a nivel municipal y entonces sí tengamos verdaderamente un impulso de la movilidad y el transporte público.

Segunda propuesta, y ya fue debatido. Seguro de responsabilidad civil.

Compañeros, yo respeto mucho las opiniones distintas, pero si tienes un automóvil te tienes que hacer responsable del daño que le causes a terceros con el uso de esa maquinaria. O sea, la verdad de las cosas es que no hay justificación que valga, no cualquier persona lo tiene el automóvil, se pueden hacer programas que faciliten el acceso a un seguro y el sólo hecho de hacerlo obligatorio va a generar una oferta, y eso va a generar una competencia entre las aseguradoras y va a permitir tener productos baratos, accesibles que permitan que te hagas responsable de los daños.

Oye, qué padre, ¿no? Tengo el carro, choco, ya me voy y dejo con una deuda o dejo a alguien en el hospital, o Dios no quiera pase a mayores, tiene que haber una responsabilidad, no se trata de cargarle la mano a nadie, se trata de que se haga responsable la gente del daño que cause por el uso de un vehículo, en este caso un automóvil.

Hoy da temor la carga económica que pueda ser, se puede acompañar de un programa de gobierno que pueda ayudar a los usuarios, pero no por eso se le va a quitar responsabilidad, seguro de responsabilidad civil obligatorio es lo justo, es lo necesario.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Solicito a la Secretaría consulte a la Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la propuesta presentada.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la propuesta presentada. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

No se admite a discusión, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: En consecuencia, el dictamen queda en sus términos.

En virtud de que hemos agotado ya la presentación de reservas y adiciones, háganse los avisos a que se refiere el artículo 58 del Reglamento del Senado, para informar de la votación de los artículos 8, 48, 49, 50, 52, 54, 60, 62 y Sexto Transitorio en los términos del dictamen, y el artículo 44 con las modificaciones aprobadas por la Asamblea. Ábrase el sistema electrónico por tres minutos para recoger la votación nominal de los artículos reservados.

Por favor, ábrase el sistema.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: ¿Falta alguna Senadora o algún Senador por emitir su voto? Sigue abierto el sistema.

El sentido de su voto, Senadora Covarrubias. Registrado, Senadora.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Sigue abierto el sistema.

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Senadora Cora, a favor. Consulto nuevamente ¿si falta alguna Senadora o algún Senador por emitir su voto?

Senador Añorbe, ¿el sentido de su voto? A favor.

Senador Álvarez Lima.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: De cuenta la Secretaría, por favor.

VOTACIÓN

La Secretaria Senadora Katya Elizabeth Ávila Vázquez: Señora Presidenta, conforme al registro en el sistema electrónico, se emitieron 74 votos a favor, 76 con el voto de la Senadora Gricelda Valencia, 23 votos en contra, cero abstenciones.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: En consecuencia, quedan aprobados los artículos 8, 48, 49, 50, 52, 54, 60 y 62, y Sexto Transitorio en los términos del dictamen, y el artículo 44 con las modificaciones aprobadas por la Asamblea. Queda aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. **Se remite a la Cámara de Diputados para los efectos del artículo 72 constitucional.**



CÁMARA DE
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Diario de los Debates

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias del Primer Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidente Diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año I	Ciudad de México, martes 1 de febrero de 2022	Sesión 3 Anexo I

MINUTA

EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

De la Cámara de Senadores, la minuta con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.



PROYECTO DE DECRETO CS-LXV-I-1P-055

POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ÚNICO. Se expide la Ley General 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 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho 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 sistémico y 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;

A





- 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 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, seguridad vial y transporte terrestre;

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 LGBTTTTIQ, 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 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 2º 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 sólo 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 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 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 los 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.

A

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:

- A*
- 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, afroamericanas, 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*
- 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

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 entorno 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:

- h*
- 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 prioridad, basada en el grado de urbanización:

a) Rurales;



- b) Semirurales;
- c) Urbanas, y
- 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.

A 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 modalidades 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 0.05g/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 la Infraestructura de la 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 registrarán 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 del 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 la 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;

d





- 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;

A





- 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;

[Handwritten mark]





- 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 55 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 la 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.

SALÓN DE SESIONES DE LA HONORABLE CÁMARA DE SENADORES.-
Ciudad de México, a 14 de diciembre de 2021.




SEN. OLGA SÁNCHEZ CORDERO DÁVILA
Presidenta


SEN. VERÓNICA NOEMÍ CAMINO FARJAT
Secretaria

Se remite a la Honorable Cámara de Diputados para los efectos constitucionales.- Ciudad de México, a 14 de diciembre de 2021.


DR. ARTURO GARITA
Secretario General de Servicios Parlamentarios

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
Álvaro Lomeli Covarrubias	Coordinador General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la SEDATU	<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>
Alejandra Leal	Coordinadora de la Coalición Movilidad Segura	<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 hacia 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 trascendencia 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 emisiones que deben cumplir los vehículos para ingresar al sistema de transporte y lo que debe observarse. Contiene los procedimientos 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; (c) 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.scin.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 impropio 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-latinnkap/>

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 quisiera, 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.

24-03-2022

Cámara de Diputados.

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

Aprobado en lo general y en lo particular, de los artículos no reservados, por 457 votos en pro, 0 en contra y 1 abstención.

Se devuelve al Senado de la República para los efectos de la fracción e) del artículo 72 constitucional.

Gaceta Parlamentaria 24 de marzo de 2022.

Discusión y votación 24 de marzo de 2022.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Diario de los Debates

Ciudad de México, jueves 24 de marzo de 2022

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Continuamos con la discusión del dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Tiene el uso de la palabra, para fundamentar, el diputado Salomón Chertorivski, hasta por cinco minutos.

El diputado Salomón Chertorivski Woldenberg: Con su venia, señora presidenta.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Adelante, diputado.

El diputado Salomón Chertorivski Woldenberg: Compañeros diputados y diputadas, entre todos, entre todas hemos forjado un gran acuerdo de consenso para darle a México una nueva coordenada para el desarrollo y la vida urbana, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, es momento de celebración política ciudadana y de orgullo colectivo.

Sabemos que vivir en nuestras zonas metropolitanas, incluso, en ciudades pequeñas, medianas y zonas rurales requiere de una nueva idea de convivencia, de transporte y de movilidad humana.

Durante casi un siglo, el orden urbano giró en torno al automóvil y nuestras calles, nuestra infraestructura, nuestras banquetas, incluso, nuestras viviendas le cedieron el protagonismo, depredando el medio ambiente, erosionando la salud y la convivencia, agotando el tiempo y la paciencia de las y los ciudadanos. Esto tiene que ser corregido mediante las orientaciones, ideas y previsiones que contiene esta ley.

Cada día mueren 44 personas en hechos viales, en las calles y carreteras de México y este tipo de siniestros son la primera causa de muerte de jóvenes en nuestro país. Está claro que algo anda mal en nuestra forma de movernos, demasiados accidentes y riesgo.

Esta legislación hace honor a las víctimas que han fallecido, a todas las vidas que se han visto truncadas y a todas las familias que han quedado quebrantadas por tragedias que pudieron ser evitadas. No es casualidad que esta pieza legislativa suscite un gran acuerdo entre todas las fuerzas políticas sin excepción. Lo celebro como un triunfo de la razón, de la capacidad de escucha, del diálogo y de la disposición. Gracias a todas y todos por demostrar que la buena política en San Lázaro sí es posible.

Estamos ante el fruto de trabajo de años, la semilla y el impulso originario para tener esta ley provino en grandísima medida de la sociedad civil, de esos contingentes que se movilizan en torno a causas y que nos

obligan a proponer soluciones y visibilizar algo que pasa todos los días, porque los hechos de tránsito no son una rareza, no son un accidente. A esas personas, a esos colectivos mi profundo reconocimiento y agradecimiento.

Esta ley se debe también en gran parte al trabajo y la dedicación de la diputada Aleida Alavez, la ex diputada Pilar Lozano, de la senadora Patricia Mercado, del senador Elí Cervantes, del diputado Víctor Torres y de muchos, muchos más, quienes con tenacidad y constancia lograron que la movilidad fuera reconocida como un derecho en nuestra Carta Magna y nunca abandonaron la agenda.

Aprobar una nueva ley general no es algo menor, estamos dando forma a un nuevo derecho, a un derecho que se inscribe en la cauda de la nueva generación de derechos. Esos que la densidad y la complejidad de nuestra vida en común y urbana hacen aparecer con toda fuerza y a golpes de necesidad, porque la ley que hoy aprobamos permitirá, no solo una experiencia más humana y segura durante los desplazamientos, sino que se da fundamental para disfrutar y ejercer otros derechos, el derecho al trabajo, el derecho a la salud, el derecho a la educación. Establece un nuevo orden, que favorece a los usuarios más vulnerables de la vía.

A partir de ahora, quienes manejan cualquier tipo de vehículo motorizado estarán obligados a cursar un examen serio y riguroso como requisito para obtener su licencia, habrá límites de velocidad más estrictos, con el propósito de disminuir siniestros, muertes y nuevas discapacidades, el uso obligatorio del cinturón de seguridad, asientos de retención infantil o casco obligatorio para los usuarios de motocicletas. La movilidad de los peatones y ciclistas será realmente priorizada.

Esta legislación, compañeras y compañeros, se convertirá en la más avanzada de nuestro continente y podrá a México como un referente mundial en el tema. Estamos ante un cambio absoluto en las condiciones, un cambio cultural, con una nueva jerarquía de lo que significa el trayecto diario para nuestra calidad de vida.

Lo celebro por cuatro veces, cuatro razones. Porque lo logramos por consenso, por su calidad y buena confección legislativa, porque fue el trabajo de legisladores, autoridades federales, locales y sociedad civil, y porque representa un cambio en las mentalidades de las mexicanas y los mexicanos. A todos ustedes, a todas y todos ellos, muchísimas gracias.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputado Salomón. Tiene la palabra, hasta por cinco minutos, para fijar postura, el diputado Jorge Álvarez Máynez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

El diputado Jorge Álvarez Máynez: Gracias. Pues hoy es un buen día para la Cámara de Diputados, no todos los días aprobamos una ley general, y no todos los días vemos el fruto del trabajo con las organizaciones de la sociedad civil que están aquí presentes, muchas de ellas, y no todos los días construimos de la manera correcta.

Normalmente, cuando algo trágico ocurre en nuestros entornos, cuando ocurre uno de estos mal llamados accidentes, el impulso, el impulso más primitivo que tenemos los seres humanos es el de la venganza, es el de ese, mala interpretación que hay de la justicia, que es la venganza.

Esta ley es producto de la lucha de cientos de decenas de personas que sufrieron en su entorno accidentes, mal llamados accidentes, y que decidieron no traducir su lucha en un simple ajuste de cuentas o en un simple acto de venganza, que decidieron construirle a México la posibilidad de tener las bases, primero con una reforma constitucional, que como aquí se ha reconocido, jugó un papel central la diputada Aleida Alavez, y luego con una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que sienta las bases para que México tenga otro tipo de ciudades, otro tipo de vialidades y otro tipo de relación con las personas que caminan las calles de este país, con las personas que se mueven en transporte público, con las niñas y los niños que salen todos los días a las calles o que utilizan diferentes vías para llegar a su escuela, con sus mamás, con sus papás, con las personas adultas mayores.

El nivel de desarrollo de las sociedades, de los países y de las ciudades, se mide en la manera en la que podemos transitar por esas ciudades, en la que podemos movernos, en la que podemos caminar, y esta ley apunta en la dirección correcta.

No vamos a poder contar las miles de vidas que se van a salvar si esta ley se convierte exitosamente en una política pública, en una política de Estado del gobierno mexicano. Van a ser incontables los beneficios de personas que no van a sufrir lo que sufrieron las y los familiares de las activistas, de los activistas, de las personas que han hecho posible la construcción de esta discusión y por supuesto que el compromiso que debe de quedar aquí, que el compromiso que nosotros recogemos en Movimiento Ciudadano es traducir ahora este cambio fundamental en política pública, que las ciudades en donde gobierne Movimiento Ciudadano, como las ciudades en donde gobiernen el resto de las fuerzas políticas sean más amables con la sociedad, que sean más amables, más incluyentes y que sean más seguras.

Quiero hacer un reconocimiento, por supuesto, al diputado Salomón Chertorivski, quien hasta todavía hace unos minutos hizo un trabajo de negociación, de estatura, de cumplimiento de acuerdos, que hay que honrar, y que es el último tramo de una travesía que él ha descrito bien aquí, que ha involucrado a muchas compañeras y compañeros de nuestro movimiento: a Pilar Lozano, a Laura Ballesteros, a Patricia Mercado y también a compañeras y compañeros de otras fuerzas políticas que se han consagrado a una causa por encima de filias y de fobias.

Gracias también a la fuerza mayoritaria por el voto de confianza, a la Comisión de Movilidad. Gracias por hacer posible la votación en estos momentos y por sentar un cambio de rumbo para la manera en la que nos movemos en este país, para la manera en que nuestro derecho constitucional a la movilidad es acompañado por el cuerpo legislativo. Felicidades a la comisión. Felicidades a cada una de las activistas, a cada uno de los activistas que llevan años haciendo posible esta ley y a todos los que nos han preguntado en redes sociales, exigido en redes sociales, que acompañemos esta ley, la respuesta la vamos a dar hoy, absolutamente sí. Gracias por hacerlo posible.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputado Álvarez Máynez. Tiene la palabra, para fijar postura, hasta por cinco minutos, la diputada Santy Montemayor Castillo, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México. Adelante, diputada Santy.

La diputada Santy Montemayor Castillo: Gracias. Con el permiso de la Presidencia. El día de hoy estamos dando un paso muy importante en materia de movilidad y seguridad vial, al plasmar en una ley, una ley general, que no todos los días se aprueban, el derecho que tiene toda persona a una movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Lo anterior cobra especial relevancia al poner el centro de atención una exigencia y preocupación genuina de la sociedad, la cual demanda leyes que garanticen el reconocimiento de sus derechos pero que, a su vez, le permitan desarrollarse plenamente. La movilidad es indudablemente uno de los derechos más importantes para las personas que habitamos en grandes ciudades. Sin embargo, es de destacar que los problemas propios de esta cada día se presentan con mayor frecuencia en todas partes.

Las cifras que forman parte del dictamen que analizamos señalan que los accidentes viales se consideran la principal causa de traumatismos no mortales, lo que provoca discapacidad a alrededor de 50 millones de personas a nivel global. En nuestro país la situación no es diferente, pues cada año se registran poco más de 17 mil muertes a consecuencia de siniestros viales, de los cuales 65 por ciento de los casos se trata de peatones, ciclistas, motociclistas, es decir usuarios viales vulnerables.

El interés por atender esta problemática se ha buscado las fuentes que la originan, identificando que en las últimas décadas nuestro país enfrenta un crecimiento urbano acelerado y en ocasiones desordenado, la mayoría de las veces, principalmente en esas grandes ciudades, trayendo consigo un sinnúmero de problemas, entre los que se encuentran limitaciones a movilidad y alteraciones en la seguridad vial.

No podemos dejar de reconocer que han existido esfuerzos importantes para ordenar esta movilidad, a fin de garantizar la seguridad de la población y brindar mejores condiciones en sus desplazamientos. No obstante, se requiere de un esfuerzo mayor y muy coordinado para lograr que la legislación en materia de movilidad y seguridad vial resuelva efectivamente esos problemas viales en todas nuestras ciudades.

Con la expedición de esta nueva ley buscamos lograr esa armonización que al día de hoy no se ha alcanzado, con una regulación un poco estandarizada, fragmentada en diversas leyes de orden federal, estatal y reglamentos municipales. El objetivo es que al contar con una ley general se generen condiciones mínimas, bajo las cuales los distintos órdenes de gobierno emitan sus respectivas normas, pero con objetivos comunes

y parámetros estandarizados que garanticen el derecho de la movilidad y que se ejerza plenamente en todo el territorio nacional.

Tenemos en nuestras manos la posibilidad de transitar hacia la consolidación de un marco legal que nos permita tener ciudades sostenibles, ordenadas, en donde coexistan de manera respetuosa los distintos tipos de movilidad y se disminuyan los impactos negativos de una movilidad desorganizada, que hoy impera en prácticamente todo el país.

Reconocemos el trabajo que se hizo al interior de la comisión. Quiero agradecer de manera especial al presidente de la comisión, quien siempre tuvo esta apertura con los que integramos la comisión y con la sociedad civil. Logramos tener consensos necesarios para tener un documento que de manera general cumple con las principales exigencias de la sociedad y, al mismo tiempo, es sensible a las preocupaciones de diversos sectores de la sociedad.

Esta nueva ley es el resultado del trabajo conjunto de muchos años entre la sociedad civil y el Poder Legislativo, lo cual para nosotros es de suma importancia. Los diálogos que se realizaron en la comisión con todos los sectores sociales demuestran que la participación ciudadana, algo de lo que yo, arquitecta urbanista estoy convencida, es que es el mejor aliado para un legislador, la participación ciudadana.

En este mismo contexto, es de resaltar que el dictamen haya sido votado por unanimidad y se debe reconocer la disposición y compromiso de todos los miembros de la comisión para poder sacar adelante este importante tema en el país.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario del Partido Verde votaremos a favor del dictamen de la Comisión -perdón, me emociono- de Movilidad, por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Es cuanto.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada Montemayor Castillo. Tiene la palabra, hasta por cinco minutos, la diputada Rocío Esmeralda Reza Gallegos, del Grupo Parlamentario de Acción Nacional.

La diputada Rocío Esmeralda Reza Gallegos: Con su permiso, presidenta.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Adelante.

La diputada Rocío Esmeralda Reza Gallegos: Les damos la bienvenida, porque observo que por aquí nos visitan por parte de los compañeros de la Coalición de Movilidad Segura, familiares de víctimas. Sean todos bienvenidos. Sabemos de esta lucha tan importante de ustedes, de sus familias, y que hoy el Grupo Parlamentario del PAN dice sí a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, sin reservas, así es como vamos a celebrar este día.

Y, por supuesto, que también agradecer a las demás fuerzas políticas porque hay un consenso para que esta ley de movilidad vaya. Agradecerle al presidente de esta comisión por todo su trabajo, pero sí quiero mencionar, el día de hoy Acción Nacional celebramos que aprobamos esta Ley de Movilidad, que lo hacemos escuchando a distintos sectores de la población, a personas directamente afectadas por los diversos incidentes viales que ocurren todos los días en todas las entidades de nuestro país, así como la opinión de agrupaciones, organizaciones de la sociedad civil, colectivos, expertos en materia de movilidad y seguridad vial.

Sabemos de la enorme responsabilidad que hoy tenemos para lograr avanzar en un tema muy demandado por la ciudadanía y que requerimos dar el paso para tener una regulación federal que pueda aminorar la alta incidencia de accidentes viales que le quitan la vida a miles de personas.

Coincidimos en la inclusión de los principios de movilidad y seguridad vial, en la creación del Sistema Nacional de Seguridad Vial que tendrá dentro de 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.

Esta ley establece medidas mínimas de tránsito que deben ser incluidas en los reglamentos de tránsito en lo local como el establecimiento de límites de velocidad, la obligatoriedad de algunos aspectos que ayudarán a

evitar muertes en accidentes viales como lo es el uso de cinturón de seguridad para todos los pasajeros. Que los menores de 12 años viajen en asiento trasero como medida de seguridad, la obligación a 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 vehículo bajo los efectos del alcohol, entre otras.

Somos conscientes de la trascendencia que ha adquirido la protección y el cuidado del medio ambiente, así como el avance de las tecnologías de la información, por lo que el considerar todo esto dentro de la ley es fundamental.

Me quiero ir muy rápido también, porque tenemos que seguir una lucha. Hoy se aprueba esta ley que es muy importante para México, pero tenemos que seguir también luchando para garantizar que la seguridad vial se requiere mejorar la infraestructura en las distintas localidades urbanas, por lo que es importante considerar un presupuesto para mejorar las vialidades, señalamientos, pasos peatonales, accesibilidad, a fin de otorgar las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad.

Ojalá en este año, cuando estemos discutiendo el Presupuesto de Egresos, lo tengamos muy presente, porque requerimos que haya presupuesto para mejorar toda la infraestructura. También hay otros temas importantes, relevantes, que podemos ir mejorando, pero el día de hoy lo importante es que todos votemos a favor esta noble Ley de Movilidad.

Otro tema que podemos ir revisando posteriormente es establecer sanciones severas en casos de reincidencia, para aquellas personas que sean sorprendidas conduciendo bajo la influencia del alcohol o cualquier droga, así como estipular la cancelación definitiva de la licencia o permiso, de acuerdo con la gravedad del daño causado.

En Acción Nacional somos conscientes de que es una legislación necesaria y claro que lo estaremos votando a favor. Somos sensibles ante la exigencia de distintos colectivos, familias, personas que han vivido una situación que les ha cambiado de forma dramática su vida. Por todos ellos, por todas ellas demos este paso tan importante.

Por Manú, por todas las víctimas de accidentes viales, por todos ellos esta Ley de Movilidad, sin reservas, el PAN dice va. Muchas gracias.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada Reza Gallegos.

Contamos con la presencia de una comisión de la Barra de Abogados del estado de Morelos, encabezada por su presidente, Miguel Ángel Rosete Flores, quienes han sido invitados por los diputados Klaus Uwe Ritter Ocampo, José Guadalupe Ambrocio Gachuz y Jorge Alberto Barrera Toledo. Sean ustedes bienvenidos.

Tiene la palabra, para fijar postura, hasta por cinco minutos, la diputada Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena.

La diputada Alma Delia Navarrete Rivera: Compañeras, compañeros diputados. Con la venia de la Presidencia, hoy vengo a hablar con mucha emoción a favor del dictamen a la minuta de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que es el resultado de más de tres años de trabajo, preparación, diálogo y consenso entre diversos actores, sectores, organizaciones, especialistas e integrantes de la Cámara de Senadores y Diputados, así como de la sociedad civil con el objetivo principal de lograr la garantía efectiva del derecho a toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por tal motivo me gustaría comentar algunas características que consideramos de gran importancia y destacar que constituyen el fundamento para manifestar nuestro voto del Grupo Parlamentario de Morena, el grupo mayoritario que hará posible que esta ley se apruebe hoy, de lo que estamos hoy discutiendo.

Primero. Me quiero referir al origen de esta ley, de este dictamen y que está determinado por el impulso de la sociedad civil a la que siempre vamos a reconocer que ha conformado la unión de diversas causas que coinciden en la nobleza de sus objetivos, en la necesidad de un cambio de paradigma.

Un cambio de paradigma, señores, de nuestra visión y convivencia en las calles y en las vialidades, y en que un llamado con gran determinación a detener la emergencia que diariamente vivimos en nuestro país, traducida en que cada día mueren 44 personas en siniestros de tránsito, muertes que pudieron prevenirse, niñas, niños y jóvenes a quienes se les arrebató en un instante sus sueños, su futuro, su vida.

Familias que día a día se quedaron rotas al amparo de un sistema que desafortunadamente muchas veces no reconocía su dolor. Grupos vulnerables que diariamente se encuentran ante los riesgos que ofrecen nuestras calles sin más opción que correr para alcanzar sus necesidades más básicas y sus derechos indispensables.

La historia detrás de este dictamen está enmarcada por la lucha de esa sociedad civil a través de diversas acciones, han logrado poner en el debate público la necesidad de contar con sistemas de movilidad seguros y accesibles para todas las personas y que no constituyan un riesgo mortal normalizado.

He tenido el honor de atestiguar el camino que empezó en este Congreso, primero a través de empujar la creación de comisiones ordinarias y especializadas en movilidad, gracias por la creación de esta comisión, hay que mencionarlo y que responde a la exigencia de darle al tema la importancia que merece. Posteriormente y la base de esta ley es el artículo 4o. constitucional que en la legislatura LXIV se aprobó igualmente por unanimidad.

No omito mencionar a mis compañeros de la Comisión de Movilidad que votaron por unanimidad esta ley. Y, por supuesto, al Grupo Parlamentario de Morena que en su mayoría ha estado atento, muy atento de la creación de esta ley y que ha estado sensible ante todos y ante todas los mexicanos que merecemos que esta ley exista.

No omito mencionar al exdiputado Javier Hidalgo, al exdiputado Ernesto Cordero y, por supuesto, a la diputada Aleida Alavez, que era la presidenta de la Comisión de Puntos Constitucionales cuando el derecho a la movilidad incluida en nuestra Constitución fue posible. Todos del Grupo Parlamentario de Morena.

Como digo, conscientes de la necesidad de esta ley. Esta ley tiene sustento científico para tener mejores prácticas, incluida la experiencia internacional, estatal y nacional, para lo cual han puesto sobre la mesa la redacción de propuestas que consoliden estos objetivos desde un enfoque sustentable, social, económico, pero sobre todo humano, compañeras y compañeros.

No quiero dejar de mencionar y reconocer el trabajo de la coalición Movilidad Segura que se ha caracterizado por su constancia, de no darse por vencida, por buscar siempre cómo avanzar y por enseñarnos que por causas como las que representan tenemos obligación nosotros los diputados de ponernos de acuerdo y de enaltecer nuestra labor, señoras legisladoras y señores legisladores.

Pero, sobre todo, por la lucha que me permito resumir en que ninguna muerte ocasionada por un siniestro de tránsito es aceptable, ninguna.

Hoy mi prioridad es seguir trabajando por la infancia, las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres que diariamente hacen horas para llegar a sus centros de trabajo y por la accesibilidad en el transporte de las personas que realizan tareas de cuidado.

No omito mencionar que necesitamos vehículos seguros y, además, quiero mencionar especialmente que Chema Brum, Marisol Casillas Chávez, Alejandro Castro, René Coronado Fuentes, Ricardo García Venegas, César Gutiérrez, Luis Octavio Herrera Medina, César Huerta, José María Lares Gutiérrez...

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Concluya, diputada Alma Delia, por favor.

La diputada Alma Delia Navarrete Rivera: Concluyo, un momento. Jacinto León, Jaime Francisco Orozco Alcaraz, Montserrat Paredes, María Fernanda Peña, Manuel Quintana, Cristina Serna, Gabriela Soto y Manu Vara y por todos aquellos, a los que no conocemos su nombre y sufren las consecuencias de un siniestro de tránsito y por sus familias, quienes no escogieron estar aquí, pero que están impulsando por su dolor, diariamente trabajan porque nadie vuelva a pasar lo que ellos han pasado. Hoy cumplimos un paso, pero seguimos trabajando. Muchas gracias. Es cuanto.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada Navarrete. Con esta intervención se cierra el plazo para el registro de reservas.

Queremos destacar y agradecer la presencia en este salón de sesiones del excelentísimo señor Zdeněk Kubánek, embajador de la República Checa en México, quien ha participado como testigo de honor en la instalación del Grupo de Amistad México-República Checa, que preside la diputada Rosangela Amairany Peña Escalante. Este cuerpo colegiado le da una cordial bienvenida y hace votos por el fortalecimiento del diálogo, la colaboración y los lazos de amistad entre ambas naciones. Sea usted bienvenido.

Está a discusión en lo general. Tiene la palabra, hasta por cinco minutos, para hablar en pro del dictamen, el diputado Carlos López Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena, hasta por cinco minutos.

El diputado Carlos López Guadarrama: Con el permiso de la Presidencia.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Adelante, diputado.

El diputado Carlos López Guadarrama: Compañeras y compañeros legisladores, celebro la presentación del dictamen a discusión, que nos presenta la Comisión de Movilidad, el cual goza del consenso unánime de todas las fuerzas políticas representadas en este órgano legislativo y del acompañamiento de la ciudadanía, la sociedad civil y diversos sectores.

Por primera vez contaremos con un marco jurídico especializado en materia de movilidad y seguridad vial, que da cuenta del trabajo de este Congreso para actualizar la legislación en beneficio de las mexicanas y los mexicanos, a fin de regular y ordenar cabalmente las diversas realidades y contextos viales, a los que cotidianamente se enfrentan.

Quiero comentar que hay varios aspectos destacados de esta Ley General de Movilidad. Primero, sienta las bases para la política de movilidad y de seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales. Además, define la concurrencia y los mecanismos de coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno y entre integrantes del sistema nacional de movilidad y seguridad vial.

También vincula la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de manera transversal con las políticas sectoriales.

Define la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a los que deben sujetarse las autoridades competentes en su implementación, así como en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas y programas públicos. Y también fija 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.

El Grupo Parlamentario de Morena abrazó con responsabilidad, con pasión, esta propuesta, porque da respuesta a una sentida demanda ciudadana y porque responde a un compromiso de la cuarta transformación. Por eso ha formado parte fundamental de nuestra agenda legislativa y ha merecido toda nuestra atención para culminar con éxito en su proceso legislativo.

Es una gran ley. Como obradorista lo digo con verdad y con orgullo: es vanguardista y moderna, pero sobre todo útil, eficaz, eficiente y garantiza el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, porque asegurará el ejercicio de otros derechos fundamentales.

Es una gran ley, porque mejorará la movilidad cotidiana de las personas en beneficio de su salud, calidad de vida, seguridad, competitividad, productividad y economía. Es una norma que fomenta la educación y fortalece la seguridad vial, lo que reducirá significativamente accidentes de tránsito y sus consecuentes pérdidas humana y materiales.

Además, contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y privilegia el cuidado del medio ambiente. Aquí aprovecho para reconocer a todos aquellos grupos comprometidos con la difusión y uso de

vehículos no motorizados, de tracción humana, quienes sin duda, celebrarán los avances en esta materia y sabedores de que nuestro trabajo seguirá para la mejora de su seguridad y protección.

Es una gran ley porque prioriza el uso y disposición de las vías para las personas peatonas, particularmente para quienes integran grupos en situación de vulnerabilidad y porque su construcción jurídica permite combatir la corrupción, los abusos y las omisiones de las autoridades, otorgando certeza a la ciudadanía al establecer políticas homogéneas en todo el país, bajo los mejores estándares internacionales.

Es una gran ley para una gran sociedad que traerá consigo importantes beneficios a sus sectores sociales y productivos. Su letra suma las diferentes visiones con un mismo objetivo, es una ley necesaria que no podía esperar más, porque garantizar el derecho a la movilidad es garantizar la vida de las personas, y este es el bien jurídico fundamental que debe ser tutelado por el Estado. En suma, es una ley transformadora para un país y una sociedad en transformación.

Compañeras diputadas, compañeros diputados, en temas de movilidad lo mejor está por venir. Muchísimas gracias.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputado López Guadarrama. Tiene la palabra para hablar en pro del dictamen, hasta por cinco minutos, el diputado José Antonio Zapata Meraz, del Grupo Parlamentario de Acción Nacional.

El diputado José Antonio Zapata Meraz: Con el permiso de la Mesa Directiva. Compañeras y compañeros diputados, en un trágico accidente vial causado por el abuso del consumo del alcohol perdieron la vida José María López Brun, un joven ingeniero de audio y músico de apenas 20 años, y su acompañante Elizabeth Cordero Fernández, de 23 años, quienes viajaban en el asiento trasero de un auto que circulaba a muy alta velocidad por calzada de Tlalpan, en Ciudad de México.

Odalís Maldonado Cruz, una niña de 12 años de edad, murió al llegar al hospital luego de ser arrollada por el conductor que se distrajo por un momento sobre la carretera Torreón-San Pedro, cuando se dirigía de regreso a su casa. Alexia Fernández Ordóñez, estudiante de 20 años de edad de la Facultad de Ingeniería, quien era integrante de la Asociación de Ciclismo de la UNAM, y su padre Emilio Ordóñez, fueron arrollados por un automóvil cuando circulaban en bicicleta sobre la autopista de Pachuca.

Como estos tres trágicos casos, existen miles más en nuestro país, los cuales pudieron haber sido prevenidos. Tan solo en los últimos años en México se han dado más de 300 mil accidentes viales y más de 15 mil decesos por estas causas. Para completar estos alarmantes datos, basta con irnos a la estadística de la principal causa de muerte de niños 5 a 14 años de edad y la segunda causa de muerte en jóvenes de 15 a 29 años.

Es por ello, compañeras y compañeros, que la bancada de Acción Nacional está a favor de una ley tan importante y trascendental como lo es la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, ya que esta ley contempla el principio fundamental del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, tal como lo consagra nuestra Constitución Política en su artículo 4o.

Asimismo, esta ley tiene como objetivo primordial, la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos a través de la generación de un sistema de movilidad segura, lo cual aportará a que todas las personas transiten de una manera libre y sin temor.

Para ello, esta ley generará una política de movilidad y seguridad vial bajo un enfoque de sistemas seguros a través del Sistema Nacional de Seguridad Vial. Dicho sistema será un mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial de los tres órdenes de gobierno, así como los sectores de la sociedad en la materia. A fin de cumplir con los objetivos y principios de la ley, este sistema será el creador de la estrategia nacional de movilidad que articule y establezca en el corto, mediano y largo plazo la política pública en el país y de esta materia. Y tendrán un plazo de 365 días una vez que sea aprobada y publicada.

También es importante destacar que las políticas en materia de movilidad estarán enfocadas en una jerarquía de movilidad que pone en primer lugar al peatón. Además, un factor de suma relevancia es la implementación

de las medidas mínimas de tránsito, las cuales serán aplicadas en los tres órdenes de gobierno. Se crea la base de datos sobre la movilidad y seguridad vial, que contendrá operadores, conductores, información sobre multas, siniestros, y tendrá un plazo de 365 días también para su creación. Es importante resaltar que sólo 16 de 32 estados de la República cuentan con una legislación de la materia. Por lo que una vez publicada tendrán 180 días para su armonización.

Parte importante de esta ley es la definición y distribución de competencias y coordinación entre la federación, los estados y los municipios. Una ley de esta magnitud necesitará de todo el apoyo posible para poder consolidar y cumplir su objetivo, por lo cual nuestra bancada trabajará para que esta ley no se quede en letra muerta, por lo cual lucharemos a favor de los recursos necesarios para que sea una realidad en todos los rincones del país.

En Acción Nacional celebramos que hoy estemos dictaminando esta Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, ya que esta ley es un paso fundamental para garantizar el derecho a la movilidad de las y los mexicanos, así como para poder prevenir y evitar más siniestros y percances viales, que son demasiado costosos, puesto que las cosas materiales tienen reparo, pero la pérdida de una vida humana por un percance vial es irreparable.

Mi reconocimiento a todas las personas que se han involucrado en la creación de esta ley, a los colectivos, a los familiares, a los partidos políticos, a los transportistas y a todos los sectores que conllevan. Enhorabuena y felicidades. Con el apoyo de todos, esta ley será una realidad. Es cuanto.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Tiene la palabra, hasta por cinco minutos, la diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

La diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Con el permiso de la Mesa Directiva.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Adelante.

La diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Com-pañeras, compañeros diputados. Hoy vengo a esta tribuna a hacer el reconocimiento a las y los verdaderos actores de que hoy se pueda concretar esta extraordinaria ley para la protección de la vida de las personas.

Mi reconocimiento a los familiares que están allá arriba, a la sociedad civil, que nunca dejó de luchar y de levantar la voz para que esta ley pueda ser una realidad. Mi reconocimiento a ustedes porque con el corazón hoy están convirtiendo a la pérdida, probablemente de un familiar, están convirtiendo esta ley para que esas condiciones que ustedes vivieron no se repitan.

Mi reconocimiento a todos los partidos. Mi reconocimiento al trabajo de la comisión, porque pudieron transmitirles ustedes el sentimiento del corazón, del corazón de sus familias y de lo que pueden vivir más familias como ustedes, y de lo que se puede evitar con esta ley.

Por eso mi intervención en esta tribuna, a nombre de Movimiento Ciudadano, es de reconocimiento a cada uno de los que forman parte de la comisión, dirigida por nuestro compañero Salomón Chertorivski.

Muchísimas gracias por esa voluntad política, por mostrar que la buena política se puede hacer en la Cámara, que cuando se abren los oídos y se abre el corazón a lo que la gente siente y lo que la gente vive, el resultado es lo que tendremos hoy: una Ley de Movilidad, una Ley General de Movilidad y Seguridad Social.

Lo digo como gobernante, que sé lo importante que es esta ley, pero lo digo de corazón, como la niña que no pudo ir a la escuela porque no tenía transporte. Sé lo importante que va a ser, lo que va a cambiar las vidas y por eso mi reconocimiento. Mi reconocimiento a todos ustedes por luchar de corazón y porque esas 44 muertes diarias que suceden en actos viales se puedan evitar.

Mi reconocimiento a la voluntad política, al corazón de la sociedad civil para decirles de todo corazón, que esta ley que seguramente hoy se aprobará, es de ustedes y que para Movimiento Ciudadano las personas están al centro y sus causas como la movilidad están al frente. Muchas gracias.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada Aracelly Ortega Pacheco.

RECESO

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos (a las 14: 07 horas): Esta Presidencia decreta un receso.

(Receso)

(A las 14:51 horas): Se reanuda la sesión.

(A las 14:51 horas): Honorable asamblea, esta Presidencia decreta un receso para reanudar el martes 29 de marzo del año en curso, a las 11 horas, en modalidad semipresencial.

RECESO

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos (a las 12:13 horas del martes 29): Se reanuda la sesión del 24 de marzo de 2022. Continuamos con la discusión del dictamen de la Comisión de Movilidad por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: En virtud de que antes de declarar el receso se había agotado la lista de oradores inscritos para discusión en lo general, consulte la Secretaría en votación económica si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica se consulta a la asamblea si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señora presidenta, mayoría por la afirmativa.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada secretaria. Suficientemente discutido en lo general.

Se informa a la asamblea que, para la discusión en lo particular, se han presentado propuestas de modificación a los artículos: 1, 3, 7, 31, 44, 47, 48, 52, 54, 60, 62 y artículo Segundo Transitorio del proyecto de decreto.

Se instruye a la Secretaría, abra el sistema electrónico de votación y la plataforma digital, hasta por cinco minutos, para que las y los diputados procedan a la votación del dictamen, en lo general y en lo particular de los artículos no reservados.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: Háganse los avisos a que se refieren los artículos 144, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados y 19, numeral 1, inciso b), del Reglamento de la Contingencia Sanitaria.

Ábrase el sistema electrónico de votación y la plataforma digital, hasta por cinco minutos, para que las y los diputados procedan a la votación del dictamen en lo general y en lo particular de los artículos no reservados.

(Votación)

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Ordene la Secretaría el cierre el sistema electrónico de votación. Procederemos a recoger la votación de viva voz.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: Círrrese el sistema electrónico de votación, se pide a las y los diputados que no pudieron registrar su voto, hacerlo de viva voz en cuanto escuchen su nombre.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada secretaria. La diputada Marcela Guerra Castillo, del Grupo Parlamentario del PRI.

La diputada Marcela Guerra Castillo (desde la curul): Mi voto es a favor, Guerra Castillo Marcela, del PRI.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada Guerra Castillo. La diputada Martha Estela Romo Cuéllar, del Grupo Parlamentario de Acción Nacional, vía Zoom. Adelante, diputada Martha Estela.

La diputada Martha Estela Romo Cuéllar (vía telemática): ¿Me escucha, presidenta?

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Sí, adelante.

La diputada Martha Estela Romo Cuéllar (vía telemática): A favor, presidenta. Gracias.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Su nombre, por favor. Su nombre y el sentido de su voto.

La diputada Martha Estela Romo Cuéllar (vía telemática): Martha Estela Romo Cuéllar, a favor. Gracias.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada Romo. La diputada Brenda Ramiro Alejo, del Grupo Parlamentario de Morena.

La diputada Brenda Ramiro Alejo (desde la curul): Brenda Ramiro Alejo, del Grupo Parlamentario de Morena, a favor.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada Ramiro Alejo. El diputado Miguel Prado de los Santos, del Grupo Parlamentario de Morena, vía Zoom.

El diputado Miguel Prado de los Santos (vía telemática): Diputado Miguel Prado de los Santos, de Morena, a favor.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias, diputado Prado de los Santos. La diputada Nora Elva Oranday Aguirre, del Grupo Parlamentario de Acción Nacional, vía Zoom. Diputada Nora Elva Oranday. La diputada Daniela Soraya Álvarez Hernández, del Grupo Parlamentario de Acción Nacional, vía Zoom. La diputada María Clemente García Moreno, del Grupo Parlamentario de Morena.

La diputada María Clemente García Moreno (desde la curul): María Clemente García Moreno, de Morena, a favor.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias. El diputado Juan Guadalupe Torres Navarro, del Grupo Parlamentario de Morena, vía Zoom.

El diputado Juan Guadalupe Torres Navarro (vía telemática): Juan Guadalupe Torres Navarro, del Grupo Parlamentario de Morena, a favor.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias. La diputada Paulina Aguado Romero.

La diputada Paulina Aguado Romero (vía telemática): Paulina Aguado Romero, a favor, del Grupo Parlamentario del PAN.

La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos: Muchas gracias. Y la diputada Irma Juan Carlos, del Grupo Parlamentario de Morena.

La diputada Irma Juan Carlos (vía telemática): Sí. Buenas tardes. Diputada Irma Juan Carlos, de Morena, mi voto es a favor. Muchas gracias, presidenta.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Gracias. Y la diputada Elizabeth Pérez Valdez, del Grupo Parlamentario del PRD.

La diputada Elizabeth Pérez Valdez (desde la curul): Elizabeth Pérez Valdez, PRD, a favor. Gracias, presidenta.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: La diputada Daniela Soraya Álvarez Hernández, del Grupo Parlamentario de Acción Nacional, vía zoom. ¿Algún diputado o diputada que falte de emitir su voto? La diputada Rosa María Alvarado, del Grupo Parlamentario de Morena.

La diputada Rosa María Alvarado Murguía (desde la curul): A favor.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada Alvarado. Instruya la Secretaría el cierre de la plataforma digital para dar cuenta con el resultado de la votación.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: Ciérrase la plataforma digital. Señora presidenta, se emitieron 457 votos en pro, 1 abstención y 0 en contra.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada secretaria. **Aprobados, en lo general y en lo particular, por 457 votos, los artículos no reservados.**

Pasamos a la discusión en lo particular de los artículos reservados.

La diputada Elizabeth Pérez Valdez tenía una reserva al artículo 1o., solicita se inscriba al Diario de los Debates. Tiene la palabra, hasta por siete minutos, el diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena, para presentar cinco reservas a los artículos 3, 31, 44, 48 y 52, la presentación va a hacer en conjunto de cinco reservas. Adelante, diputado Borrego.

El diputado Francisco Javier Borrego Adame: Con el permiso de la Presidencia.

La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Adelante, diputado.

El diputado Francisco Javier Borrego Adame: Compañeros y compañeras legisladores, presento a consideración del pleno las reservas enunciadas por la Mesa Directiva, con el objetivo de mejorar y fortalecer la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Resulta indispensable realizar diversas precisiones al nuevo marco normativo que buscamos expedir, a fin de garantizar el derecho a la movilidad e impulsar la competitividad nacional. En ese sentido, es necesario establecer normas y procesos modernos que eviten acciones discrecionales, regulaciones y cobros excesivos o adicionales que afecten a la economía de las personas.

Por eso es que propongo consignar el concepto de persona permissionaria; promover acciones para evitar gravar y sobreregular los servicios de autotransporte; salvaguardar la libertad de tránsito en las diferentes entidades del país, tanto de personas como de mercancías; evitar la tramitología excesiva de permisos adicionales; determinar que las licencias para conducir puedan ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas en áreas de posibilitar la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción, siendo válidas en todo el país.

La tarea legislativa que nos ha sido encomendada debe garantizar que los legítimos intereses de los sectores sociales y productivos del país queden a salvo. La racionalidad y equidad legislativa deben apuntar siempre a la salvaguarda de todos los derechos de todas las personas. De ahí que estas reservas cerrarán el paso a interpretaciones discrecionales respecto de quienes estarán sujetos a la aplicación del nuevo ordenamiento y bajo qué circunstancias.

Sin lugar a dudas, la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial es el resultado de escuchar las demandas de millones de ciudadanos y ciudadanas, así como del amplio escrutinio de cada una de estas.

En congruencia, estas reservas atienden a esas voces que nos demandan una norma eficiente y efectiva que ponga a resguardo sus derechos y libertades, así como el aseguramiento de las actividades productivas relacionadas estrechamente con la movilidad y el libre tránsito. Establecer estándares específicos es imprescindible para la seguridad de las personas. Ejemplo de lo anterior es lo referente a las licencias de conducir, las cuales, necesariamente deben de aplicarse en el formato electrónico para que sean válidas en cualquier parte del país.

En esta tribuna hemos hablado de las millones de vidas que hemos perdido a causa de accidentes viales. En consecuencia, tenemos que contribuir a evitar se incremente la patética de lo que ha pasado en esta actual ley.

La norma, la movilidad, dejando fuera a quienes conducen, no sería adecuado, como tampoco lo es dejar la puerta abierta para la discrecionalidad de las autoridades, de los municipios y las entidades federativas. En ese sentido es que les pido su voto a favor de estas reservas. Un voto a favor de la movilidad, el transporte, la competitividad y el desarrollo a México.

Quiero dejar bien claro que el autotransporte federal no está en contra de la movilidad de la Ley de Movilidad, al contrario, la prueba, lo único que no nos pusimos de acuerdo, es nada más en el tema de que se incluyera y se escuchara al sector transporte.

En ese sentido, claro que vamos con la movilidad, claro que vamos por la seguridad nacional y claro que vamos a apoyar esta ley, pero con estas reservas que estamos presentando. También quiero dejar claro, que el sector de autotransporte federal durante los dos años que tuvimos el problema de la pandemia tan fuerte, fue el único sector que no paró, arriesgó sus vidas para transitar en las carreteras nacionales para que le llegaran los medicamentos a todo el país. Entonces es un sector que ha apoyado la economía, que ha apoyado la salud y que debemos de tomarlo en cuenta en este dictamen.

Muchas gracias a todos. Muchas gracias a todos por esta reserva. Y decirles que vamos con todos ustedes por la movilidad y que verdaderamente nos beneficiemos todos, no nada más unos cuantos. Es cuanto.

Presidencia del diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Consulte la Secretaría, en votación económica, si se admite a discusión.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica, se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Se admite a discusión.

No habiendo oradores, consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se considera suficientemente discutida.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica, se pregunta si se considera suficientemente discutida. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Suficientemente discutida.

Consulte la Secretaría, en votación económica, si se acepta.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica, se pregunta si se acepta. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Se acepta y se reserva para su votación nominal en conjunto con la modificación aceptada por la asamblea.

El diputado Ildelfonso Guajardo Villarreal, quien reservó los artículos 7 y 54, ha solicitado que se inserte en el Diario de los Debates. Así se ordena... Ah... ¿La retira o sube, diputado? Se corrige. Solicita que su reserva del 54, del artículo 54, se inserte en el Diario de los Debates, y subirá a presentar la reserva del artículo 7. Por lo que se le conceden hasta cinco minutos.

El diputado Ildelfonso Guajardo Villarreal: Con su permiso, señor presidente. Estando de acuerdo con todos los grupos parlamentarios y felicitándolos por haber logrado el establecer por primera vez un sistema nacional, una Ley para la Movilidad, sí me permito fortalecer en el artículo 7 la necesidad que en el sistema nacional debe estar integrada, conjuntamente con los que vienen actualmente en el dictamen, la Secretaría de Economía.

¿Por qué es importante incluir a la Secretaría de Economía en el sistema nacional? Porque la secretaría tiene que estar en la definición y la planeación de la tecnología y el desarrollo de los nuevos vehículos y sus sistemas de seguridad. El no tener a la Secretaría de Economía dentro del sistema estaríamos dejando fuera de él a quienes representan el futuro del desarrollo tecnológico de la producción de vehículos en México.

Por lo tanto, compañeras y compañeros, avancemos en un nuevo sistema y en una nueva ley que permita los balances y las expresiones y las opiniones de todos aquellos que pueden lograr un futuro más seguro para la transportación vial en este país. Haber excluido a la Secretaría de Economía es haber excluido al interlocutor fundamental con la industria automotriz Mexicana.

Es cuanto, señor presidente. Y concretamente, mi reserva lo único que hace en el artículo 7 es, adicionalmente a los integrantes que ya están en el sistema nacional, agregar en el punto 3 a la Secretaría de Economía, y correr los subsecuentes. Es cuanto, señor presidente.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias, diputado Guajardo. Consulte la Secretaría la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica, se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Se admite a discusión. No habiendo oradores, consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se considera suficientemente discutida.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica, se pregunta si se considera suficientemente discutida. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Suficientemente discutida.

Consulte la Secretaría la asamblea, en votación económica, si se acepta.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica, se pregunta si se acepta. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Se acepta y se reserva para su votación nominal en conjunto con la modificación aceptada por la asamblea.

El diputado Pablo Amílcar Sandoval ha presentado reservas de los artículos 7 y 54, por lo que se le conceden hasta cinco minutos.

El diputado Pablo Amílcar Sandoval Ballesteros: Compañeras y compañeros, esta propuesta que hoy discutimos proviene de una agenda de movilidad que inició su construcción hace muchos años, desde 1997. Yo puedo recordar que el aquel entonces Gobierno del Distrito Federal, inició las modificaciones y construcción de una agenda sobre la movilidad con el compromiso de impulsar diferentes tipos de movilidad, la tarea de fomentar el uso de la bicicleta incluso, con fines recreativos o de transporte, implementando acciones que permitieran la utilización de la vía pública de forma equitativa, en donde peatones y automovilistas puedan convivir de manera segura, respetuosa y cordial.

Por eso señalamos que este compromiso inició su construcción hace 25 años, y ejemplo de ello es la Ciudad de México y sus sucesivos gobiernos, una ciudad global por su participación con relevantes ventajas competitivas para todos los que estamos aquí y por el efecto doble de promover una red de movilidad urbana en constante crecimiento.

Evidentemente los ciudadanos organizados, las organizaciones no gubernamentales, empujan esta agenda y le dan un matiz global. Este dictamen cumple y tiene un amplio sentido social, es loable, es idóneo y necesario para llevar a México a la vanguardia. El objeto principal de la ley es priorizar las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial y así podamos reducir al máximo las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales.

Aprobar este dictamen resulta de gran relevancia para todos aquellos que representamos a Morena y a la cuarta transformación, porque estamos seguros que garantizamos la movilidad de las personas en beneficio de su salud, calidad de vida y economía, sin embargo, no podemos dejar de pasar de lado los compromisos que tiene México en materia de comercio internacional, por lo que debemos proteger también los intereses nacionales.

En este sentido, las obligaciones que derivan de diversos tratados comerciales incluyen la de no obstaculizar de manera innecesaria el comercio internacional. Hoy, en día nuestro país, es una nación que participa activamente en el mundo global, buscando siempre la mayor protección de los intereses nacionales.

En este sentido, nuestro país debe cumplir con diferentes obligaciones en materia comercial, una de ellas se refiere a los obstáculos técnicos al comercio contemplados en diversos instrumentos internacionales, como el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial de Comercio, mismos que se replican en los tratados de libre comercio, como el Tratado de México-Estados Unidos-Canadá y el Tratado Integral Progresista de la Asociación Transpacífico en sus correspondientes capítulos.

Las obligaciones que derivan de estos tratados incluyen las de no mantener medidas que creen obstáculos innecesarios al comercio internacional, sin que esto implique que no puedan establecerse siempre y cuando cumplan un objetivo legítimo.

Por ello, la elaboración de reglamentos técnicos, entendidas como leyes, reglamentos o normas oficiales mexicanas que establezcan aspectos técnicos, debe asegurar que no tengan por objeto crear estos obstáculos que hemos mencionado.

Por lo anterior, el proyecto de dictamen requiere esta modificación para hacerlo congruente con los compromisos internacionales en los que México forma parte. Es decir, debemos adaptar esta ley a la realidad nacional e internacional. En este sentido, a efecto de poder blindar ante impugnaciones y dar solidez jurídica a las normas que estamos emitiendo, así como, en congruencia con el marco jurídico nacional se proponen dos modificaciones que resultan de alta importancia.

Proponemos modificar el inciso c) de la fracción XII del Apartado B, artículo 7, y se modifican los párrafos segundo, tercero y quinto del artículo 54 del dictamen con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Estas modificaciones permitirán que las disposiciones administrativas que se emitan tomen como principio los criterios internacionales en la materia con el fin de garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías. Muchas gracias, compañeras y compañeros diputados.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Consulte la Secretaría, en votación económica, si se admite a discusión.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica, se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Se admite a discusión.

No habiendo oradores registrados, consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se considera suficientemente discutida.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica, se pregunta si se considera suficientemente discutida. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Suficientemente discutida.

Consulte la Secretaría en votación económica si se acepta.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: En votación económica se pregunta si se acepta. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Se acepta y se reserva para su votación nominal en conjunto con la modificación aceptada por la asamblea.

El diputado Marco Antonio Natale Gutiérrez, del Partido Verde Ecologista de México, solicitó la reserva del artículo 44, por lo que se le conceden hasta cinco minutos.

El diputado Marco Antonio Natale Gutiérrez: Buenas tardes compañeras y compañeros, con la venia de la Presidencia, quisiera comenzar mencionando algunos datos importantes respecto al potencial económico que representa nuestro país a nivel global, hoy día México es el segundo país en economía en importancia en América Latina, número 15 a nivel global y respecto de nuestras actividades comerciales con el mundo somos el país número 13.

Lo anterior, precisamente, se da porque a pesar de las complicaciones que ha representado la crisis a nivel mundial por la pandemia en México los sectores primario y secundario fundamentalmente no se han detenido y al contrario han registrado ligeros crecimientos trimestrales dado que los bienes de consumo y materias primas han jugado un papel fundamental en el sostenimiento de la economía. Lo anterior no es nuevo, ambos sectores productivos son uno de los pilares más importantes de la economía de nuestro país y han ido desarrollándose conforme contamos con más y mejor infraestructura carretera facilitando el abasto y distribución de mercancías e incluso de transporte de pasajeros.

Es así que el sector del autotransporte de mercancías retoma un sitio preeminente, como medio para lo anterior, ya que su servicio representa el motor principal que dinamiza el intercambio de ellas, es bien sabido el dicho: sin campo no hay ciudad y viceversa sin ciudad no hay campo, y sin transporte no habría campo ni ciudad.

Haciendo clara referencia a la interdependencia de las materias y servicios que se intercambian entre ambos sectores, y es que el intercambio de productos y materia son el motor económico fundamental en México.

Por ello, es necesario garantizar la participación pertinente de los transportistas, una participación ordenada y valorada donde sus necesidades sean cubiertas por la normatividad y los instrumentos aplicables.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, promovida por el Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Ciudadano, representa una oportunidad para mejorar la gestión de tan importante acción para todos los sectores involucrados.

Sin embargo, una vez que hemos analizado su contenido, como secretario de la Comisión de Comunicaciones y Transportes quiero hacer notar que es necesario integrar más elementos basados en las opiniones de los transportistas, tomando en cuenta, como ya dije, sus necesidades y dolencias, que el desarrollo y crecimiento de varios sectores productivos dependen, en gran manera, de la actividad transportista y si bien debe estar regulado justamente bajo esta directriz, es necesario garantizar y facilitar su dinámica de trabajo.

Por lo anterior, hemos presentado una reserva que va enfocada a mejorar el marco normativo y atribuciones de la federación para regular el autotransporte de carga en los términos de la misma ley.

La facultad del gobierno para emitir regulaciones técnicas y de normalización, diseño de las políticas públicas respectivas, tomando en cuenta el tipo de transporte y sus necesidades de impacto en la productividad económica. Diseño de la política nacional en materia de movilidad, seguridad vial, tomando en cuenta la opinión del sector transportista. Tomando en cuenta el diseño vial, la capacidad de carga misma, dado el flujo de transportes, hace eficiente el sistema de autorizaciones de permisos, ya que una vez contando con el orden federal no es necesario duplicar con las entidades federativas.

Entre otros más que están establecidos ya según el protocolo de reglamento, por medio de las reservas respectivas. Por último, aseguro y reafirmo mi compromiso con las y los mexicanos, esto por medio de mi labor legislativa a favor de todos los sectores de nuestro país.

Me dirijo muy respetuosamente al grupo de personas, familiares de víctimas de algún accidente. Yo también lo soy. Yo también soy familiar de una víctima de accidente. Rosi Natale Gutiérrez falleció por la imprudencia de un operador que se les fue encima, venía de su luna de miel, 23 años, economista egresada de la Universidad Autónoma de México. Ella era mi hermana, es un dolor que llevo aquí al igual que ustedes. Me duele como ustedes lo han vivido. Por eso retiro, retiro mi reserva. Gracias. Muchas gracias a todos.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: No hay materia de consulta.

La diputada Elizabeth Pérez Valdez, del PRD, presentó reservas de los artículos 47, 60, 62 y segundo transitorio, y ha solicitado que se inserten en el Diario de los Debates. Por lo que se ordena que así se haga.

Agotadas las reservas, se pide a la Secretaría abra el sistema electrónico de votación y la plataforma digital, hasta por cinco minutos, para que las y los diputados procedan a la votación de los artículos reservados en términos del dictamen y con las modificaciones aceptadas por la asamblea.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: Háganse los avisos a que se refieren los artículos 144, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, y 19, numeral 1, inciso b), del Reglamento de la Contingencia Sanitaria. Ábrase el sistema electrónico de votación y la plataforma digital, hasta por cinco minutos, para que las y los diputados procedan a la votación de los artículos reservados en términos del dictamen y con las modificaciones aceptadas por la asamblea.

(Votación)

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Ordene la Secretaría el cierre del sistema electrónico de votación y procederemos a recoger la votación de viva voz.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: Círrase el sistema electrónico de votación. Se pide a las y los diputados que no pudieron registrar su voto hacerlo de viva voz en cuanto escuchen su nombre.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Diputada Marcela Guerra Castillo.

La diputada Marcela Guerra Castillo (desde la curul): A favor, Guerra Castillo, Marcela, del PRI.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Diputada Merary Villegas Sánchez, de Morena.

La diputada Merary Villegas Sánchez (desde la curul): Merary Villegas, a favor.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Diputada Martha Estela Romo Cuéllar, del PAN, vía Zoom. Diputada Martha Estela Romo. ¿Puede abrir su micrófono, por favor? ¿No? Diputado Miguel Prado de los Santos, de Morena, vía Zoom. Diputado Armando Contreras Castillo, de Morena.

El diputado Miguel Prado de los Santos (vía telemática): Diputado Miguel Prado de los Santos, de Morena, a favor.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias, diputado De los Santos. Diputado Armando Contreras. Sonido en la curul del diputado Armando Contreras.

El diputado Armando Contreras Castillo (desde la curul): Armando Contreras Castillo, de Morena, a favor.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Diputada Flor Ivone Morales. Diputada Flor Ivone Morales, de Morena.

La diputada Flor Ivone Morales Miranda (desde la curul): Mi voto es a favor. Flor Ivone Morales Miranda, Grupo Parlamentario de Morena.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: ¿Alguien más que falte de emitir su voto? Diputado Brito, sonido a la curul del diputado Brito, Ismael Brito.

El diputado Ismael Brito Mazariegos (desde la curul): Ismael Brito, del Grupo Parlamentario de Morena, a favor, presidente. Muchas gracias.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Diputada Brenda Ramiro Alejo.

La diputada Brenda Ramiro Alejo (desde la curul): Brenda Ramiro Alejo, del Grupo Parlamentario de Morena, a favor.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Diputado Juan Carlos Maturino.

El diputado Juan Carlos Maturino Manzanera (vía telemática): Juan Carlos Maturino, del Grupo Parlamentario del PAN, en abstención.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: ¿Alguien más que falte de emitir su voto? Diputada Wendy Maricela Cordero, por Zoom.

La diputada Wendy Maricela Cordero González (vía telemática): Wendy Cordero, Grupo Parlamentario del PAN, en abstención.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Diputada Karen Michel.

La diputada Karen Michel González Márquez (desde la curul): Michel González, del Partido Acción Nacional, mi voto es en abstención.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Diputada Mary Carmen Bernal.

La diputada Mary Carmen Bernal Martínez (desde la curul): Mary Carmen Bernal, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, a favor.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Gracias. Instruya la Secretaría el cierre de la plataforma digital para dar cuenta con el resultado de la votación.

La secretaria diputada María Macarena Chávez Flores: Ciérrase la plataforma digital. Señor presidente, se emitieron 347 votos en pro, 106 abstenciones y 26 en contra.

El presidente diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna: Aprobado, en lo general y en lo particular, por 347 votos los artículos reservados en términos del dictamen y con las modificaciones aceptadas por la asamblea.

Aprobado, en lo general y en lo particular, el proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. **Se devuelve al Senado de la República para los efectos de la fracción E, del artículo 72 constitucional.**



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

"2022, AÑO DE RICARDO FLORES MAGÓN"
LXV LEGISLATURA DE LA PARIDAD, LA INCLUSIÓN Y LA DIVERSIDAD

MESA DIRECTIVA
LXV LEGISLATURA
Of. No. DGPL 65-II-5-0757
Exp. No. 1800/5a.
CS-LXV-I-1P-055

CC. Secretarios de la Mesa Directiva
H. Cámara de Senadores
P r e s e n t e s .

Tenemos el honor de devolver a ustedes para los efectos de la fracción E del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el expediente con la Minuta Proyecto Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, aprobada en esta fecha por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión.

Ciudad de México, a 24 marzo de 2022.



Dip. María Macarena Chávez Flores
Secretaria

002458

CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA GENERAL DE
SERVICIOS PARLAMENTARIOS

2022 MAR 30 PM 2 34

RECIBIDO



**MINUTA
PROYECTO
DE
DECRETO**

PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo Único.- Se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

**TÍTULO PRIMERO
Disposiciones Generales**

**CAPÍTULO 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 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho 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 sistémico y 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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 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 prehospitalaria: 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, seguridad vial y transporte terrestre;
- 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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 cm 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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 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 Permisinaria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;
- XXXIX.** Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- XL.** 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;
- XLI.** 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
- XLII.** 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;
- XLIII.** Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- XLIV.** Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- XLV.** 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;





- XLVI.** 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;
- XLVII.** 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;
- XLVIII.** Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- XLIX.** 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;
- L.** Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien 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;
- LI.** Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, 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;
- LII.** 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;





- LIII.** 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;
- LIV.** Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;
- LV.** Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- LVI.** 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;
- LVII.** 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;
- LVIII.** 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;
- LIX.** 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;
- LX.** Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- LXI.** 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;
- LXII.** 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;
- LXIII.** Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- LXIV.** 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;
- LXV.** 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;
- LXVI.** Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- LXVII.** Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- LXVIII.** 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;
- LXIX.** Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y
- LXX.** 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 mujeres y hombres;
- 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 quien 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 los 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. La Secretaría de Economía;
 - IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y
 - V. 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:





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- c) Propongan 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 éstos. 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 provisiones 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, afroamericanas, 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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 veinticinco 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.



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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 entorno 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 gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, 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 de 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 la 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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 prioridad, basada en el grado de urbanización:



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- a) Rurales;
- b) Semirurales;
- c) Urbanas, y
- 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 modalidades 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 un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres 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, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.

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.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Para efectos del párrafo anterior, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.

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 éstas, 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.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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:





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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;
- III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y
- IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.



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.



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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 la Calidad, tomando como base 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 promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para 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, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.





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.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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 del 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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 la 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.



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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 la 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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 la movilidad;
- X.** Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- XXIII.** En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, segura 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 éstos 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;



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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;



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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;





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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:



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- 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



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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 el 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.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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.

SALÓN DE SESIONES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN. Ciudad de México, a 24 de marzo de 2022.




Dip. Sergio Carlos Gutiérrez Luna
Presidente


Dip. María Macarena Chávez Flores
Secretaria

Se devuelve a la Cámara de Senadores
para los efectos de la fracción E del
artículo 72 Constitucional
Minuta CS-LXV-I-1P-055
Ciudad de México, a 24 de marzo de 2022


Lic. Hugo Christian Rosas de León
Secretario de Servicios Parlamentarios



COMISIÓN DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD

Sen. Patricia Mercado Castro
PRESIDENTA

Ciudad de México, a 05 de abril de 2022.

Oficio No. STZM/LXV/032/2022

SEN. OLGA SÁNCHEZ CORDERO DÁVILA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
SENADO DE LA REPÚBLICA
PRESENTE

Estimada Senadora Presidenta,

Con el gusto de saludarla, y de conformidad con lo establecido en los artículos 188 numerales 1 y 3, 190, 191, 192 y 193 del Reglamento del Senado de la República, me permito remitir, para su incorporación en la Gaceta del Senado correspondiente al día de hoy, el Dictamen en sentido positivo, a la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que fue aprobado por diez votos a favor y dos abstenciones por parte de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad y por doce votos a favor de la Comisión de Estudios Legislativos Segunda el 04 de abril de 2022.

Adjunto a la presente, se remite la lista de asistencia de ambas Comisiones, así como el voto particular presentado por el Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria al artículo 7 Apartado B en su fracción XII, Inciso c); así como los párrafos segundo, tercero y quinto del artículo 54 del dictamen en comento.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

Presidencia de Mesa Directiva
SECRETARÍA TÉCNICA

2022 APR 5 AM 10:30

H. CÁMARA DE SENADORES

002985

RECIBIDO

2022 APR 5 AM 10:33

CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA GENERAL DE
SERVICIOS PARLAMENTARIOS

002591



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Honorable Pleno del Senado de la República:

Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de la LXV Legislatura del Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II; 72; y 73, fracción XXIX-C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 85, párrafo 2, inciso a), 86, 89, 94 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 113, 117, 135, 178, 182, 188, 190 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, formulamos el presente:

DICTAMEN

Para su tratamiento y desarrollo las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, utilizamos la siguiente:

METODOLOGÍA

- A.** En el apartado denominado **Antecedentes**, se da constancia del trámite legislativo, del recibo y turno de la minuta materia del presente dictamen.
- B.** En el apartado **Contenido de la Minuta**, se exponen los motivos y alcances de las propuestas en estudio, y se hace una síntesis de los temas que las componen.
- C.** En el apartado **Consideraciones**, quienes integran estas Comisiones dictaminadoras expresan los razonamientos y argumentos con los que se sustenta el sentido del dictamen.
- D.** Por último, en el apartado **Texto Normativo y Régimen Transitorio**, se presenta el Proyecto de Decreto que estas Comisiones dictaminadoras someten a consideración del Pleno del Senado de la República.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

A. ANTECEDENTES.

1. En sesión celebrada el treinta de abril de dos mil diecinueve, la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena presentaron la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial.
2. En la misma fecha, mediante oficio 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 veintidós de mayo de dos mil diecinueve, 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. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2PE-2R1A.-50 signado por la Senadora Antares Guadalupe Vázquez Alatorre, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
5. En sesión celebrada el diecisiete de marzo de dos mil veintiuno, la Senadora Nancy de la Sierra Arámbaro, 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 DGPL-2P3A.-1458 signado por la Senadora Lilia Margarita Valdez Martínez, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
7. En sesión de la Comisión Permanente del dieciséis de junio de dos mil veintiuno, se dio turno directo a la iniciativa de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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 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. En fecha nueve de diciembre de dos mil veintiuno, las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de este Senado de la República, aprobaron el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
10. En sesión celebrada el catorce de diciembre de dos mil veintiuno, el Pleno del Senado de la República aprobó el Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, que contiene proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
11. En la misma fecha, se remitió a la Cámara de Diputados, mediante Oficio No. DGPL-1P1A.-3922, signado por la Senadora Verónica Noemí Camino Farjat, la Minuta con de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para los efectos del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
12. En sesión celebrada el dos de febrero de dos mil veintidós, la Cámara de Diputados recibió la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que se turnó a la Comisión de Movilidad.
13. En sesión celebrada el diecisiete de febrero de dos mil veintidós, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, modificó el turno de la citada Minuta, remitiéndose a la



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Comisión de Movilidad para dictamen, y a la Comisión de Comunicaciones y Transportes para opinión.

14. Con fecha uno de marzo de dos mil veintidós, la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados, emitió la opinión respecto de la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
15. En fecha diez de marzo de dos mil veintidós, la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen a la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
16. En sesión celebrada el veinticuatro de marzo de dos mil veintidós, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
17. En sesión celebrada el treinta de marzo de dos mil veintidós, se recibió de la Cámara de Diputados, para los efectos de la fracción E del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el expediente con la Minuta Proyecto Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
18. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2P1A.-2349 signado por la Senadora Verónica Noemí Camino Farjat, secretaria de la Mesa Directiva, se turnó la Minuta Proyecto Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda para dictamen.

B. CONTENIDO DE LA MINUTA.

La Minuta enviada por la Cámara de Diputados, expone que:

- a. La Comisión de Movilidad de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados es competente para dictaminar la iniciativa que expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- b. 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, cuya materia esencial fue establecer regulación en materia de movilidad y seguridad vial.

En este orden de ideas, en el transitorio Segundo del citado decreto se determinó que en un plazo que no exceda de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del mismo, el Congreso de la Unión deberá expedir la Ley General en materia de Movilidad y Seguridad y Vial; así como en el artículo transitorio Tercero, se estipuló que el Congreso de la Unión tenía un plazo que no excediera de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley respectiva para armonizar en lo que corresponda la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

En virtud del reconocimiento del derecho de movilidad y seguridad vial, así como las consideraciones enviadas por el Senado de la República, la dictaminadora consideró a bien retomar lo establecido en el Diagnóstico Normativo en materia de Movilidad del Proceso de Armonización Normativa en materia de Movilidad del Gobierno de México, cuya parte conducente de tal documento establece 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. (...)", de lo que se colige que la homologación de las normas aplicables en todo el país que rigen el comportamiento de las y los usuarios de la vía pública, así como la Ley en si misma, otorgará mayor protección a la ciudadanía tomando en cuenta los principios constitucionales referidos.

- c. El Estado Mexicano suscribió la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus objetivos de Desarrollo Sostenible de 2015, cuyos objetivos en materia de movilidad y seguridad vial, que dotarían de mayores herramientas a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, son los siguientes:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ODS 1: Fin de la Pobreza.

ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal.

ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura.

ODS 10: Reducción de desigualdades.

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

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

ODS 16: Paz, Justicia e Instituciones Solidas.

- d. Respecto a las resoluciones de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial de las que México es parte, la dictaminadora considera relevante que en 2009 durante la Primera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, se analizó la situación de Seguridad Vial a nivel mundial, así como se exhortó al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas para atender los hechos, por lo que se diseñó el primer Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, mediante el cual se pide a los Estados integrantes llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en los siguientes cinco pilares: gestión de la seguridad vial, 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.

Asimismo, la Organización Mundial de la Salud, en conjunto con otros socios de la ONU, desarrollaron en nuevo Plan Global para el Decenio 2021-2030, que lista tres acciones fundamentales para evitar siniestros viales: garantizar la seguridad al caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público, garantizar carreteras, vehículos y comportamientos seguros y garantizar atención de emergencias oportuna y eficaz.

- e. Igualmente se destaca en sus diversas problemáticas y cifras el panorama nacional e internacional en materia de movilidad y seguridad vial.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- f. Por otro lado, en relación con la movilidad y la seguridad vial, así como el estado actual de la legislación en México, la dictaminadora considera importante destacar la siguiente problemática:
- Cada estado y municipio establece sus propios límites de velocidad para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país que apele a la seguridad de las personas usuarias 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 personas conductoras 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 de 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.
- g. La dictaminadora considera necesario resaltar la importancia de la seguridad vial como prioridad del quehacer administrativo del país, bajo los siguientes argumentos:
- La Comisión coincide 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 Segundo 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 del territorio; infraestructura vial y segura; vehículos seguros, uso seguro de las vías de tránsito y respuesta después de los siniestros.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- Asimismo, la dictaminadora resalta que las disposiciones sobre seguridad vehicular propuestas en la Minuta, materia del presente dictamen van encaminadas a evitar los costos sociales y económicos derivados de la falta de seguridad vial y la baja seguridad vehicular.
- Se declara que mejorar la seguridad vial y vehicular en todo el territorio nacional es fundamental en términos de salud pública, bienestar, medio ambiente y economía.

Aunado a lo anterior, la colegisladora destaca los siguientes rubros:

I. Piso mínimo en materia de seguridad vial.

Las disposiciones contempladas en el artículo 54 son fundamentales porque señalan el piso mínimo que se debe cumplir en materia de seguridad vial 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.

Igualmente, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial responde al principio de progresividad señalado en el artículo 1 de nuestra Constitución.

II. Vacíos actuales.

En virtud del principio de progresividad y pro persona señalados en el artículo 1 de nuestra Constitución, se consideró necesario que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, contenga como base los derechos humanos relacionados como: la salud, información del consumidor y el interés superior de la infancia.

III. Coordinación con otros instrumentos legales.

Se señala que la redacción del artículo 54 responde y se comunica perfectamente con los instrumentos legales, en especial con la Ley de 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.

Igualmente, la dictaminadora considera importante aclarar que, respecto a la referencia de estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales, es fundamental



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

reconocer que muchas de las mejores prácticas de seguridad vehicular se encuentran en las mejores legislaciones internacionales de la materia, por lo que en la Ley General relativa resulta fundamental mencionar que las normas de seguridad vial deben atender a las mejores prácticas internacionales.

IV. Competencias.

Con el mandato constitucional de que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial sea una Ley General, se entiende que habrá una nueva distribución de competencias, por lo que las dictaminadoras coinciden con que se incluya a otras Secretarías para ejercer diversas funciones.

V. Comercio Exterior.

Se 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, así como se señala que la industria nacional produce autos que sí cumplen con las mejores prácticas internacionales y son producto de exportación; mientras que produce autos con baja seguridad que se llegan a comerciar en territorio nacional.

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 la 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 y demás Tratados de Libre Comercio, en los que México 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 fabricante, importadores y concesionarios, debe determinarse por las autoridades competentes, sin que esto conlleve obstáculos al comercio.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

VI. T-MEC.

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.

En efecto, porque durante las negociaciones del TMEC, EE.UU. aceptó que México pudiera incorporar, reconocer o aceptar otros sistemas de seguridad vehicular adicionales a las normas NFSVM, por lo que estas condiciones se cumplen en la redacción de la Ley General de mérito, porque no limita la aplicación de sus NFSVM y se permiten incorporar sistemas adicionales que sean mejores prácticas.

Asimismo, la Comisión señala que, se debe entender que los acuerdos internacionales no deben obstaculizar a los países a elaborar sus regulaciones de acuerdo a sus objetivos legítimos, por lo tanto se puntualiza que aunque esta propuesta de Ley no sea un reglamento técnico al comercio, por no cumplir con las características de tal, no carece de un objetivo legítimo, toda vez que la justificación y sustento de la ley radica en la necesidad de proteger la seguridad y la salud de la población mexicana. 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 que la Minuta no debe ser notificada a la OMC al no constituir un reglamento técnico.

Por otro lado, la dictaminadora 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, 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 en México, en línea con estándares de otros grandes mercados automotrices.

- h. Por lo que hace a la fracción XV del artículo 3 que señala la definición de los dispositivos de seguridad vehicular, la dictaminadora hace hincapié en que 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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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, sin embargo, no sólo son un conjunto de tecnologías, sino que en varias ocasiones dicho conjunto opera simultánea y sistemáticamente para realizar la protección de las personas usuarias, por lo que la dictaminadora considera que la Minuta es una oportunidad para que se dé cumplimiento de una deuda que se tiene con todas las víctimas de siniestros viales y sus familiares.

C. CONSIDERACIONES DE LAS DICTAMINADORAS.

PRIMERA. Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de la LXV Legislatura del Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 85, Numeral 2, Inciso a, 86, 89 y 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 113 numeral 2, 117, 135, 178, 182 y 183 numerales 2 y 3 del Reglamento del Senado de la República, son competentes para dictaminar la Minuta presentada en el Apartado de “Antecedentes” del presente dictamen.

SEGUNDA. El pasado 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.

Así, se reconoció, en el último párrafo del artículo 4º constitucional, que *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”* De igual forma, se facultó al Congreso de la Unión para expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial mediante la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73, que a la letra señala:

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B. ...



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

*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. ...

Por su parte, se realizaron las reformas a los artículos 115 y 122, con el fin de establecer planes municipales y de zonas metropolitanas, así como para la Ciudad de México en la materia:

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. ...



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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. ...

TERCERA. Cabe señalar que, además de lo establecido en el artículo 73 fracción XXIX-C, se mandató 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

CUARTA. Estas comisiones dictaminadoras manifiestan su convicción de que el avance en la materialización de los derechos humanos requiere una labor de reflexión y de aprendizaje en los más altos estándares nacionales e internacionales. El carácter inédito de una legislación nacional en esta materia, por el mandato constitucional citado anteriormente, coincide con una etapa en que la comunidad global ha alcanzado consensos para considerar la sostenibilidad en las políticas públicas y el desarrollo, en especial tratándose de los espacios públicos y las vialidades.

En particular, como hemos sostenido en el dictamen que dio origen a la Minuta que hoy se analiza, la Agenda 2030 ha tenido un papel fundamental en la construcción de los conceptos de la movilidad y seguridad vial con la perspectiva de una convivencia humana sana y pacífica. Celebramos que en torno a la Agenda 2030 existan amplias coincidencias entre esta Cámara del Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo. Una visión de Estado, en que se privilegien los acuerdos para dar lugar a proyectos que aspiren a una transformación estructural en el largo plazo, ha conducido la relación entre ambos Poderes en la discusión del contenido del presente Proyecto de Ley. Manifestamos nuestro respaldo a las palabras expresadas en la Estrategia Nacional por la Jefatura de la Oficina de la Presidencia de la República, de diciembre de 2019 que apuntan:

En esta hoja de ruta que nos dirige hacia nuevos horizontes que apuestan por la sostenibilidad, las personas, el planeta, la prosperidad, la paz y las alianzas toman un rol central. El carácter universal, integral, prospectivo y multisectorial de la Agenda 2030 nos ayuda a repensar los modelos de desarrollo actuales, y nos empuja a actuar de manera decisiva por el bien de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, para no dejar a nadie atrás.¹

Es así que, de acuerdo con las observaciones que especialistas de diversas disciplinas han hecho, se confirma la tendencia al crecimiento de las ciudades en las décadas por venir.

¹ *Estrategia Nacional para la implementación de la Agenda 2030 en México. Para no dejar a nadie atrás: por el bien de todos, primero los pobres, el cuidado del medio ambiente y una economía incluyente.* Publicación a cargo de la Jefatura de la Oficina de la Presidencia de la República, en coordinación con el proyecto "Iniciativa Agenda 2030" de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) de Alemania, noviembre de 2019.
<https://www.gob.mx/agenda2030/documentos/estrategia-nacional-de-la-implementacion-de-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible-en-mexico>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Los desafíos del cambio climático y estas tendencias demográficas son las dimensiones emergentes de la planeación urbana que evite una severa crisis en la habitabilidad del planeta:

En 2015, cerca de 4000 millones de personas vivía en ciudades y se prevé que ese número aumente hasta unos 5000 millones para 2030. Se necesita mejorar, por tanto, la planificación y la gestión urbanas para que los espacios urbanos del mundo sean más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.²

Como lo ha manifestado la Senadora Nancy de la Sierra Arámbaro en la iniciativa que fue objeto del dictamen en esta Cámara de origen, es necesario analizar en específico aquellas disposiciones de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en materia de movilidad y seguridad vial.

En primer lugar, cobra especial relevancia el ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal, que plantea las siguientes metas:

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.

Por otro lado, este proyecto también apunta tener un impacto en el cumplimiento del ODS número 11: **Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**, pues propone las siguientes metas:

Meta 11.2: De aquí a 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros,

² Organización de las Naciones Unidas, Plataforma sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Accesible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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.

De igual forma, el ODS 13 trata de **adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos**. Las siguientes metas resultan relevantes en el contexto del presente documento:

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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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

En el repaso de los objetivos pertinentes para entender los horizontes sostenibles de la movilidad y seguridad vial, no podemos dejar de mencionar los ODS 1: **Fin de la Pobreza**, así como el 10: **Reducción de las Desigualdades**, que contienen en específico las siguientes metas:

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, sociales y ambientales.

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.

QUINTA. Las Comisiones que elaboramos el presente dictamen consideramos importante señalar que existen, además de los instrumentos internacionales anteriormente citados, importantes resoluciones de órganos internacionales y multilaterales en materia de seguridad vial que podrían guiar la acción del Estado en la materia, en específico resultan relevantes para esta legislación.

La Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 es la parte preponderante al contenido de la Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas A/74/L.86 "Mejora de la seguridad vial mundial" con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo, con miras a fortalecer las actividades en los planos nacional, regional y mundial en materia de



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

seguridad vial, y para involucrar a las Naciones en compromisos específicos con un horizonte de tiempo realizable.

Los Estados Integrantes, de acuerdo con esta resolución, deberán llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los siniestros.

En el Plan Mundial derivado se detectan líneas para orientar y facilitar medidas coordinadas y concertadas para el logro de las metas y objetivos de este Decenio.³ Entre las actividades en materia de seguridad vial que los Estados pueden realizar para responder a los efectos negativos que provocan los siniestros de tránsito en el orden mundial, consideramos relevante citar los siguientes datos agregados citados por el Plan en comento que fundamentan dichas acciones:

- 1,3 millones de personas mueren cada año.
- Se estiman más de 3,000 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.
- Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos.

Otra fuente que pone de relieve la responsabilidad de México para actuar en la materia es la Declaración de Estocolmo y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, donde se refrendó el compromiso para reducir 50 por ciento las muertes y lesiones por siniestros viales y se incluye destacadamente la promoción de la movilidad activa como estrategia de seguridad vial para el año 2030.⁴

³ Organización de las Naciones Unidas (ONU). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030; Disponible en línea: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

⁴ Declaración de Estocolmo, Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

SEXTA. Las Comisiones Unidas que elaboran el presente consideran relevante mencionar que la Organización Mundial de la Salud abordó de forma transversal estos aspectos en su documento *Salve Vidas*⁵ de la siguiente manera:

Las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aspiran a (...) proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos de aquí a 2030, constituyen un poderoso acicate para movilizar a los gobiernos y a la comunidad internacional en el ámbito de la seguridad vial.

En esto coincide con el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, anteriormente referido, en especial la ruta para avanzar hacia sus objetos dentro de procesos participativos y de coordinación entre autoridades, sectores y ámbitos geográficos diversos:⁶

Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.

De esta forma, el Plan desarrolla cinco actividades principales:

- I. Establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores;*
- II. Elaborar una estrategia nacional coordinada por el organismo principal;*
- III. Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito;*

<https://www.roadssafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

⁵ Organización Mundial de la Salud. *Salve Vidas*, Paquete de medidas técnicas de seguridad vial, 2017. p. 7

⁶ Organización de las Naciones Unidas. *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*. p. 11



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

IV. Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, y

V. Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuas, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales.

Lo anterior va en consonancia con lo que ha dispuesto la Organización Internacional de Normalización dentro de la ISO 39001:2012, que contiene lineamientos para las mejores prácticas en la gestión de la seguridad vial en los contextos organizacionales, que se caracteriza de la forma siguiente:⁷

[La ISO]... busca ser una herramienta flexible que ayude a las organizaciones públicas y privadas a reducir, y en última instancia eliminar, los fallecimientos y las lesiones graves consecuencia de los accidentes de tráfico. Para alcanzarlo las organizaciones deben centrarse en mejorar su desempeño, que en este contexto hace referencia a los resultados medibles de su gestión que contribuyen a la seguridad vial, centrándose en cuestiones como son: el factor humano, vehículos, carreteras, aspectos organizativos y respuesta ante emergencias.

Por estas razones, la Ley que se proyecta en el presente establece en el artículo 5 que las autoridades federales y locales, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán coordinarse para establecer sistemas de movilidad y gestión de la seguridad vial locales considerando que:

- 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;*

⁷ Small, Martin y Breen, Jeanne, STARTUP GUIDE TO ISO 39001: ROAD TRAFFIC SAFETY, MANAGEMENT SYSTEMS. Disponible en: https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/developing_standards/docs/en/ISO_39001_Startup_Guide_2017-06.pdf



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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.*

Estas comisiones dictaminadoras no pasan por alto que en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sustentable (Hábitat III), en que diversos sectores convocados discutieron la Nueva Agenda Urbana, puede encontrarse la interrelación entre transporte público, privado y opciones de movilidad sustentable en la



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

planeación,⁸ de tal manera que “el desarrollo de infraestructura debe ir de la mano con la planeación de un uso adecuado del territorio. Por ejemplo, la accesibilidad debe ser el principal objetivo: las soluciones de movilidad para la gente en vez de crear más espacio para automóviles”.

En el reporte de las discusiones de la Nueva Agenda Urbana destaca el papel de la jerarquía de movilidad y el impulso del transporte público de la siguiente manera:⁹

Debe lograrse una nueva visión de la movilidad que incluya un incremento significativo de transporte público accesible, seguro, eficiente, asequible y sostenible, así como opciones no motorizadas tales como bicicletas y caminata – priorizarlas sobre el transporte privado motorizado. La integración e intermodalidad de estos modos es un factor esencial de éxito.

SÉPTIMA. Por otro lado, estas Comisiones dictaminadoras consideran imprescindible reconocer los esfuerzos que se han dado en las entidades federativas hasta antes de la reforma constitucional que nos dio el mandato de establecer una ley general en materia de movilidad y seguridad vial. De acuerdo con un estudio publicado por el Instituto Belisario Domínguez en 2021,¹⁰ prácticamente la mitad de las entidades federativas ya habían reconocido el derecho a la movilidad en una ley local, y un número importante la habían vinculado con el transporte y con la seguridad vial.

En el citado estudio, se analizan las mejores prácticas a nivel estatal, como son los casos de Nayarit, Estado de México, Colima, Ciudad de México y Sinaloa,¹¹ en donde se desarrollaron varios de los conceptos que dieron pie a las iniciativas recibidas por estas comisiones y al propio trabajo de dictaminación.

⁸ Organización de las Naciones Unidas. *The Conference. The United Nations conference on Housing and Sustainable Urban Development (Habitat III)*, Organización de las Naciones Unidas, 2017, p. 105 (traducción propia del original en inglés).

⁹ *Ibid.*, p. 106

¹⁰ Céntrico; Leal Vallejo, Alejandra, y Treviño Theesz, Xavier. “Movilidad en México. Panorama Legislativo y normativo”, Instituto Belisario Domínguez del Senado de la República, 25 de marzo de 2021, disponible en: <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/5186>

¹¹ *Ibid.*



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Igualmente, los esfuerzos para incorporar propuestas planteadas por la ciudadanía y la sociedad civil que ocurrieron en los ejercicios de parlamento abierto del Senado, que se encuentran plenamente reseñados en el dictamen de la Minuta que fue remitida a la Cámara de Diputados, se han inspirado en procesos similares realizados en las entidades federativas desde hace algunos años.

Un antecedente destacado lo constituye el Informe especial sobre el derecho a la movilidad elaborado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, con la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal en 2012.¹² La identificación de los desafíos para la realización de los derechos agrupados en torno a la movilidad dieron una primera guía, con una visión que esfuerzos locales, entre los que se puede citar PISVI-CDMX: Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México, que contó con la participación de la ciudadanía y organizaciones de la sociedad civil.

El trabajo colaborativo en que se involucró en estos años la sociedad civil no sólo ha orientado a estas Comisiones, sino también a la Colegisladora y sus respectivas comisiones, como es palmario en el contenido dictamen que la Minuta que nos fue remitida, y que no podemos pasar por alto.

OCTAVA. Asimismo, no escapa a la atención de estas Comisiones dictaminadoras que haya existido consenso en ambas Cámaras acerca de la inclusión de la perspectiva de género en la Ley que se propone expedir. Ello es no sólo una expresión jurídica de la obligación con la progresividad de los derechos humanos que tiene el Congreso de la Unión, sino una respuesta democrática hacia los diversos movimientos que en años recientes han tenido lugar en nuestro país para poner los desafíos de los derechos de las mujeres en el centro de la atención pública.

Un antecedente digno de destacar fue el esfuerzo de Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas, un esfuerzo mundial a cargo de ONU Mujeres y

¹² Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal e Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal de 2011-2012*, CDHDF, 2013



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

que se ha desarrollado en varias ciudades en México.¹³ De sus estudios y procesos de diagnóstico y propuesta han surgido observaciones invaluables acerca de los retos que enfrentan las autoridades para disminuir los riesgos de las mujeres en los espacios públicos, incluidos los diversos medios de transporte y las vías de tránsito. La generación de datos y la participación social, que son ejes de este programa, le dan una inspiración democrática para adoptar decisiones basadas en evidencia a los esfuerzos que nuestro país realiza en la materia.

Como se reportó en el dictamen que elaboraron estas Comisiones Dictaminadoras a finales del año pasado, en las audiencias públicas que se realizaron en el proceso de análisis de las iniciativas sobre movilidad y seguridad vial, un gran número de participantes se refirieron a la necesidad de la perspectiva de género e interseccionalidad; asimismo, fue un denominador común en documentos que aportaron diversas organizaciones de la sociedad civil y que contaron con el respaldo de las y los integrantes de las comisiones.

Es nuestra convicción que esta ley puede dar un paso para comenzar a cumplir la aspiración de niñas, adolescentes y mujeres para contar con opciones de movilidad que respondan a sus necesidades y minimicen riesgos, pues como ha dicho una connotada autora:¹⁴

Los transportes públicos tienen que dar respuesta a la variedad de horarios del mundo reproductivo que genera recorridos no lineales ni uniformes. Tenemos que pensar la movilidad respondiendo a la diversidad y a la seguridad en todos sus aspectos, para facilitar la planificación de todas las actividades de la vida cotidiana y hacer posible la igualdad de oportunidades en el acceso a la ciudad.

¹³ “Informe de resultados Ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas en México”, ONU Mujeres México, Programa global Ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas , noviembre de 2019, disponible en: <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2019/informe%20resultados%20ciudades%20seguras.pdf>

¹⁴ Zaida Muxí, *El derecho a la ciudad hoy*, Institut de Drets Humans de Catalunya y Observatori DESC, Barcelona, p.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

NOVENA. En virtud de lo anterior, el Congreso de la Unión ha iniciado el proceso legislativo correspondiente, con el objetivo de publicar en el Diario Oficial de la Federación, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de modo que, tal como se desprende del apartado de "Antecedentes" del presente dictamen, se han registrado los siguientes precedentes:

1. El catorce de diciembre de dos mil veintiuno, el Pleno del Senado de la República aprobó el Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, que contiene proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, remitiéndose a la Cámara de Diputados para su análisis correspondiente.
2. Posteriormente, el veinticuatro de marzo de dos mil veintidós, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el cual, en esa misma fecha se devolvió al Senado de la República, con modificaciones.

En este sentido, se actualiza el supuesto normativo previsto en el artículo 72, fracción E de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que dispone:

"Artículo 72. Todo proyecto de ley o decreto, cuya resolución no sea exclusiva de alguna de las Cámaras, se discutirá sucesivamente en ambas, observándose la Ley del Congreso y sus reglamentos respectivos, sobre la forma, intervalos y modo de proceder en las discusiones y votaciones:

A. a D. ...

E. Si un proyecto de ley o decreto fuese desechado en parte, o modificado, o adicionado por la Cámara revisora, la nueva discusión de la Cámara de su origen versará únicamente sobre lo desechado o sobre las reformas o adiciones, sin poder alterarse en manera alguna los artículos aprobados. Si las adiciones o reformas hechas por



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

la Cámara revisora fuesen aprobadas por la mayoría absoluta de los votos presentes en la Cámara de su origen, se pasará todo el proyecto al Ejecutivo, para los efectos de la fracción A. Si las adiciones o reformas hechas por la Cámara revisora fueren reprobadas por la mayoría de votos en la Cámara de su origen, volverán a aquella para que tome en consideración las razones de ésta, y si por mayoría absoluta de votos presentes se desecharen en esta segunda revisión dichas adiciones o reformas, el proyecto, en lo que haya sido aprobado por ambas Cámaras, se pasará al Ejecutivo para los efectos de la fracción A. Si la Cámara revisora insistiere, por la mayoría absoluta de votos presentes, en dichas adiciones o reformas, todo el proyecto no volverá a presentarse sino hasta el siguiente período de sesiones, a no ser que ambas Cámaras acuerden, por la mayoría absoluta de sus miembros presentes, que se expida la ley o decreto sólo con los artículos aprobados, y que se reserven los adicionados o reformados para su examen y votación en las sesiones siguientes.”

F. a I. ...”

De lo anterior se desprende que el presente dictamen únicamente atiende las reformas y adiciones realizadas por la colegisladora. En este sentido, las y los integrantes de estas Comisiones dictaminadoras consideramos pertinente presentar el siguiente cuadro comparativo, con la finalidad de visualizar dichas modificaciones:

TEXTO APROBADO POR EL SENADO DE LA REPÚBLICA	MODIFICACIONES REMITIDAS POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS
Artículo 3. Glosario.	Artículo 3. Glosario.
Para efectos de esta Ley, se entenderá por:	Para efectos de esta Ley, se entenderá por:
I. ... a XXXVII. ...	I. a XXXVII. ...



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>Sin correlativo.</p>	<p>XXXVIII. Persona Permisoria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;</p> <p>(Se recorren los subsecuentes.)</p>
<p>XXXVIII. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad</p>	<p>...</p>
<p>XLIX. Servido 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</p>	<p>XLIX. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>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;</p>	<p>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;</p>
<p>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;</p>	<p>L. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;</p>
<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>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</p>	<p>Artículo 7. ...</p> <p>...</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>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.</p>	
<p>A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:</p>	<p>A. ...</p>
<p>I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;</p>	<p>I. ...</p>
<p>II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p>	<p>II. ...</p>
<p>Sin correlativo.</p>	<p>III. La Secretaría de Economía;</p>
<p>III. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p>	<p>IV. ...</p>
<p>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.</p>	<p>V. ...</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>...</p> <p>B. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades:</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>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:</p> <p>a) y b) ...</p> <p>c) Definan las especificaciones técnicas del parque vehicular;</p> <p>d) a j) ...</p> <p>XIII. y XIV. ...</p>	<p>...</p> <p>B. ...</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>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:</p> <p>a) y b) ...</p> <p>c) Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;</p> <p>d) a j) ...</p> <p>XIII. y XIV. ...</p>
<p>Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 31. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>I. al VIII. ...</p> <p>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 lo Secretaría de Comunicaciones y Transportes;</p> <p>X. a XX. ...</p>	<p>I. al VIII. ...</p> <p>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 gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p> <p>X. a XX. ...</p>
<p>Artículo 44. Control de los servicios de transporte.</p> <p>...</p> <p>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</p>	<p>Artículo 44. ...</p> <p>...</p> <p>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</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>demarcaciones de la Ciudad de México no podrán sobre regularlos.</p>	<p>demarcaciones de la Ciudad de México no podrán sobre regularlos, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.</p>
<p>Artículo 48. Modalidades a la circulación de vehículos.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 48. ...</p> <p>...</p> <p>La regulación y ordenamiento de lo circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

	<p>tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.</p> <p>Para efectos del párrafo anterior, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.</p>
<p>Artículo 52. Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.</p> <p>La Federación, las entidades federativas y los municipios, emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación, y</p> <p>III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden</p>	<p>Artículo 52. ...</p> <p>...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación;</p> <p>III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>obtener su licencia en igualdad de condiciones.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>obtener su licencia en igualdad de condiciones, y</p> <p>IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.</p>
<p>Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.</p> <p>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 la Calidad, así como a los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá</p>	<p>Artículo 54. ...</p> <p>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 la Calidad, tomando como base los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>...</p> <p>Las autoridades competentes, en</p>	<p>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.</p> <p>La autoridad competente promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para 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.</p> <p>...</p> <p>Las autoridades competentes, en</p>
--	---



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>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 competente.</p> <p>...</p>	<p>coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.</p> <p>...</p>
--	---

DÉCIMA. De la consideración NOVENA del presente dictamen se desprende que las modificaciones remitidas por la colegisladora, son las siguientes:

1. Se adiciona una fracción XXXVIII al artículo 3, para incorporar el concepto de "Persona Permisinaria", por la que se entenderá aquella persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal.
2. En las fracciones XLIX y L del artículo 3 se precisa que la Secretaría de



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga permisos o autorizaciones a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte, y así satisfacer las necesidades de transporte público.

3. Se adiciona una fracción III, al apartado A del artículo 7, para incorporar a la Secretaría de Economía, como integrante del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
4. Se reforma el inciso c), de la fracción XII, del apartado B, del artículo 7, para establecer que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial propondrá las especificaciones técnicas del parque vehicular, en lugar de definir las.
5. Se reforma la fracción IX del artículo 31, para establecer que los distintos órdenes de gobierno deberán evitar gravar los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
6. Se modifica el segundo párrafo del artículo 44, para establecer que las entidades federativas, municipios y demarcaciones de la Ciudad de México no podrán gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.
7. Se reforma el artículo 48 para precisar que 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, "sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías."

En este sentido, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.

8. Se adiciona una fracción IV al artículo 52, para señalar que las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.

9. Se reforma el artículo 54 para establecer que la autoridad competente promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías.

Asimismo, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.

Dicho lo anterior, las y los integrantes de estas Comisiones dictaminadoras consideramos pertinente aceptar las modificaciones y adiciones realizadas por la colegisladora, toda vez que la aprobación del tema materia de este dictamen encuentra su fundamento en la pluralidad de voces que se han manifestado en favor de la expedición de una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. En ese sentido, resulta urgente y necesario concluir el proceso legislativo de la citada ley mediante su pronta publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Vale la pena subrayar que dichas voces no sólo existen en los diferentes grupos parlamentarios y en legisladoras y legisladores independientes, sino también en diversos sectores de la sociedad que demandan justicia en materia de movilidad y seguridad vial, razón por la cual se emite el presente dictamen en sentido positivo.

Por lo expuesto y fundado en las consideraciones vertidas anteriormente, los y las integrantes de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el siguiente:

D. TEXTO NORMATIVO Y RÉGIMEN TRANSITORIO.



Dictamen en sentido positivo de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda, a la minuta con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

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

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales

CAPÍTULO 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 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho 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 sistémico y 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IV.** Atención médica prehospitalaria: 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, seguridad vial y transporte terrestre;
- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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 LGTBTTIQ, 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA 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 cm 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 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 Permissionaria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;

- XXXIX.** Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- XL.** 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;
- XLI.** 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;
- XLII.** 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;
- XLIII.** Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- XLIV.** Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- XLV.** 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;
- XLVI.** 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XLVII.** 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;
- XLVIII.** Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- XLIX.** 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;
- L.** Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien 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;
- LI.** Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, 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;
- LII.** 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- LIII.** 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;
- LIV.** Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;
- LV.** Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- LVI.** 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;
- LVII.** 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;
- LVIII.** 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;
- LIX.** 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;
- LX.** Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- LXI.** 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;
- LXII.** 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;
- LXIII.** Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- LXIV.** 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;
- LXV.** 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;
- LXVI.** Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- LXVII.** Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- LXVIII.** 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- LXIX.** Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y
- LXX.** 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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 mujeres y hombres;
- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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 quien 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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 los 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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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. La Secretaría de Economía;
- IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y
- V. 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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, afroamericanas, 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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD 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 éstos. 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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,



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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 veinticinco 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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 entorno 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 gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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



Dictamen en sentido positivo de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda, a la minuta con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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 la 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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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, y
- 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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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,



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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 modalidades 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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 un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.

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



Dictamen en sentido positivo de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda, a la minuta con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

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, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Para efectos del párrafo anterior, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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 éstas, 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 tránsito 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;
- III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y
- IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.

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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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 la Calidad, tomando como base 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 promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para 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, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.

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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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 en 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:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del 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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL 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, e
- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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 la 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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 la 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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, segura 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL 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 éstos 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE 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;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire espirado, 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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- 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,



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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 el 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.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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.

Senado de la República, a los cuatro días del mes de abril de dos mil veintidós.

05-04-2022

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Aprobado en lo general y en lo particular, de los artículos no reservados, por 103 votos en pro, 0 en contra y 0 abstención.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates 5 de abril de 2022.

Discusión y votación 5 de abril de 2022.

DISCUSIÓN DE DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

DIARIO DE LOS DEBATES

**Sesión Pública Ordinaria Celebrada
en la Ciudad de México, el 05 de Abril de 2022**

Hace unos momentos dimos la primera lectura a un dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de Decreto, por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(Dictamen de segunda lectura)

(La primera lectura se encuentra en este mismo Diario pág.)

Consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que se dispense la segunda lectura del dictamen y se ponga a discusión de inmediato.

La Secretaria Senadora Verónica Delgadillo García: Como lo indica, señora Presidenta. Consulto a esta Asamblea, en votación económica, si se autoriza se dispense la segunda lectura del dictamen en cuestión. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar su mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar su mano.

(La Asamblea no asiente)

Señora Presidenta, le informo que sí se dispensa la segunda lectura de este dictamen.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias, Secretaria.

Este dictamen recae a una minuta devuelta con modificaciones el 30 de marzo del 2022 por la Colegisladora. En virtud de lo anterior, la discusión versará únicamente sobre los artículos 3, 5, 7, 31, 44, 48, 52 y 54, que son los que modificó la Colegisladora, y no han recibido la aprobación de ambas Cámaras.

Los demás artículos del proyecto de ley sí tienen la aprobación de ambas Cámaras y, por tanto, no pueden ser modificados de modo alguno.

El dictamen se acompaña de un voto particular del Senador Emilio Álvarez Icaza, el cual se desahogará en el momento procesal oportuno.

Entonces, se concede el uso de la palabra a la Senadora Patricia Mercado.

Querida Senadora Mercado, a nombre de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, por favor.

La Senadora Patricia Mercado: Gracias, señora Presidenta. Saludo a todas las compañeras de la Coalición de Movilidad Segura.

Este es el resultado, sin duda, de este trabajo extraordinario de las organizaciones de la sociedad civil para tener hoy esta Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Con mucha satisfacción y alegría, a nombre de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, presento a este Honorable Pleno el dictamen, en sentido positivo, a la minuta con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, aprobado ayer por nuestra comisión, junto con la Comisión de Estudios Legislativos, Segunda.

Agradezco también, señora Presidenta, a la Mesa Directiva por haber propuesto la dispensa de trámites y por supuesto, a la Junta de Coordinación Política, que sabemos este es un acuerdo de todos los grupos parlamentarios que hoy no esperemos más para expedir esta ley.

El reconocimiento total a los integrantes, a quienes integran ambas comisiones, por su dedicación, escucha, diálogo, por buscar acuerdos. Ayer todos y todas puntuales para poder sacar adelante este dictamen.

Por supuesto, saludo desde aquí especialmente a la Sedatu, a su funcionariado, que ha sido tan importante en la elaboración de esta ley y, bueno, quién más que la Coalición de Movilidad Segura, de organizaciones de la sociedad civil.

Quiero contarles, quiero compartirles, tanto a la ciudadanía como a todas las personas en nuestro país, que esta ley constituye un marco para resolver problemas, dolores que vivimos todos los días las familias y las comunidades.

Es una ley muy importante en ese sentido, porque resuelve esos problemas de la vida cotidiana.

Es la primera, los hechos viales sin seguridad vial, sin este marco, es la primera causa de muerte de infantes, niños, niñas y jóvenes, de uno a 24 años la primera causa de muerte.

Es la segunda causa de muerte de jóvenes de 25 a 30 años.

Y tres niñas y niños mueren atropellados todos los días.

Esta ley lo que hace es un marco para no evitar el error humano, que ese siempre va a existir, sino para construir condiciones de tránsito, condiciones de regulación, condiciones de lineamientos, para que estos errores finalmente no terminen con la vida de las personas y, sobre todo, aquí estamos hablando de la vida de muchos niños, adolescentes y jóvenes.

En el Senado nos escuchamos, nos entendimos y buscamos manera de integrar las preocupaciones de cada quien.

Como ejemplos, la Senadora Xóchitl Gálvez, su preocupación de distribuir competencias y medio ambiente.

El Senador Álvarez Icaza, vehículos seguros y víctimas.

La Senadora Nancy Sánchez, el tema insular.

El Senador Herrera, transporte escolar para garantizar el derecho a la educación de todos los niños y niñas.

El Senador Fuentes, licencias y permisos.

La Senadora Claudia Anaya, personas con discapacidad y audiencias.

La Senadora Nancy De la Sierra, medio ambiente, los objetivos de desarrollo sostenible.

La Senadora Eunice Romo, perspectiva de género.

El Senador Elí Cervantes, definiciones de transporte.

La Senadora Martha Guerrero y el Senador Peña, insistir en recorrer el país y escuchar a todas y todos, sobre todos estados y municipios.

Sí, un aplauso para todas las Senadoras y Senadores.

Les cuento que estamos otra vez aquí porque en la Cámara de Diputados y Diputadas se modificaron siete artículos de la minuta que aprobamos en el Senado.

En términos generales, estas propuestas, decirles que estos cambios que se dieron allá los conocimos aquí, durante tres años hablamos con las organizaciones de transportistas, durante estos tres años hablamos con las

organizaciones y con la representación de la industria; es decir, no nos sorprendió que la Colegisladora haya aceptado algunas propuestas que nosotros aquí y nosotras en el Senado no vimos en este momento adecuadas.

Estas propuestas, que decía, las conocimos en estos 15 meses de trabajo; nosotros, con las organizaciones de transportistas, de verdad, personalmente creo que sus demandas son justas; es decir, lo que ellos, esta sobrerregulación, este pagar a estados y municipios cuando van pasando, pagar la carga y también pagar la descarga, es decir, permisos adicionales, licencias, son justas sus demandas.

Lo que nosotros les planteábamos aquí en el Senado es que vivimos en una Federación y estas son competencias de estados y municipios, y con poner el concepto que no se les sobre regule pensábamos que ellos y ellas ya podían negociar sus condiciones y sus reglas para que esta sobrecarga, estos gravámenes que, por supuesto renuncian, reducen sus posibilidades de ingreso, pues realmente fueran abajo.

La Colegisladora decidió que había que..., que esta ley tenía que decir..., que prohibir esos, el gravar y estas licencias adicionales. Eso lo decidió la Colegisladora.

Y lo otro, sobre vehículo seguro, nosotros habíamos dado un camino, digamos, que esto también se refiriera a las normas, pero si ir, como dicen las organizaciones, creo que la industria perdió una gran oportunidad de dar un paso al frente, de acelerar el proceso de tener vehículos seguros.

Sin embargo, efectivamente, la Secretaría de Economía está a punto de lanzar una norma oficial donde también va acotando y va dando lineamientos, tampoco la industria e manda sola, es el Estado el que regula, con estas normas.

Sin embargo, la Colegisladora sí planteó muchas referencias a las normas oficiales, entonces en un poco quedan por encima de la norma de la ley.

Sin embargo, proponemos, y con esto voy a terminar, señora Presidenta, proponemos votar en sentido positivo. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial es mucho más grande, es mucho más potente que sus partes, sus partes las podemos seguir discutiendo en adelante, pero en este momento, con estos datos que di en un inicio, tres de cada cuatro, perdón, nueve de cada 10 hechos viales con siniestro, con pérdidas de vida, son debido a las velocidades y al alcohol. En esta ley regulamos eso, eso sí tiene, son medidas mínimas en todo el país para evitar este tipo de muertos.

Pues quisiera decir que la ley es para evitar estas 44 personas, no es mágica, por supuesto que no es mágica, pero es un nuevo marco que nos da una guía a todos y todas, y a todas nuestras entidades e instituciones, para evitar que 44 personas salgan todos los días de su casa y no regresen porque murieron en un hecho vial que pudo ser evitado.

Saludo de verdad, con mucho cariño y respeto a las organizaciones de la sociedad civil, de la Coalición Movilidad Segura, a las organizaciones de víctimas, en especial a la mamá y al papá de Manu. Seguramente a través de esta ley Manu vive.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Paty.

Para presentar su voto particular, el Senador Emilio Álvarez Icaza. Por favor, Senador.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Gracias, señora Presidenta.

Me atengo al supuesto en el artículo 76 del Reglamento del Senado, en materia de la presentación de mi voto particular.

Muchísimas gracias. Buenas tardes, distinguida Asamblea.

Muy bienvenidas, muy bienvenidos los representantes de la Coalición de Movilidad. Nos da muchísimo gusto tenerles acá nuevamente, digamos que lo hemos referido anteriormente, pero lo dijo ya la Senadora Patricia, la mamá y el papá de Manu simbolizan a todas las víctimas, pero sobre todo la fuerza, el coraje y el dolor que se transforma en amor para que no haya más familias en México que sufran lo que ellos han sufrido.

Hago mías las palabras de la Senadora Patricia en términos de la ocasión festiva que hoy nos reúne. Esta es una decisión de Estado de un tema de una enorme importancia y por supuesto reconozco la facultad que tiene la Colegisladora para poder hacer, en su condición de cámara revisora, modificaciones.

No obstante, acudo acá por un tema que es muy crítico, señora Presidenta, que es el tema de los vehículos seguros, se refiere en particular de las siete modificaciones, a dos de ellas.

Una refiere a cómo deberían observarse los estándares internacionales y es solo como una referencia o, a como dice nuestra Constitución, generar bajo el principio pro-persona los elementos de mejor protección de los derechos de las personas, en este caso la salud, la integridad y la vida.

Y la segunda se refiere a cómo tutelamos la seguridad, en función de lo que pudiere ser el instrumento más consolidado, si es una norma oficial o es la ley.

¿A quién le toca, entonces, esa visión de Estado? ¿A esta Soberanía o a una norma oficial que se regula en una Secretaría que sí tiene sus competencias? Esa es la materia del voto particular que hoy presento.

Y por supuesto que hay temas de una enorme discusión. Ya la Senadora Patricia Mercado nos daba algunos elementos, pero permítanme afinar algún dato.

El tema de la seguridad y las consecuencias de los accidentes viales no es un tema menor y la coalición ha insistido muchísimo en ello, además de que perdemos una enorme cantidad de vidas, más de 16 mil, y la causa de muerte de los grupos de población a que se refirieron, cerca de 134 mil personas quedan lesionadas y, de éstas, 40 mil adquieren alguna discapacidad cada año.

Y la pregunta entonces es: ¿Cuál es el bien, del bien superior a tutelar como órgano de Estado? Hacemos el máximo esfuerzo para tutelar la vida, la integridad o cedemos en términos de estándares industriales, comerciales y lo que predomina sea vender autos y no cuidar la vida de las y los mexicanos.

Y este tema no es menor, México es el séptimo productor mundial de automóviles, el séptimo, pero de ese gran volumen de autos la gran mayoría no se quedan en nuestro país, 88.9, casi 90.9 por ciento de esos autos van a dar a mercados de economías consolidados y el resto es para nuestro país, pero la ironía es que los autos que se arman en México, que van al exterior tienen muchos mejores estándares de seguridad que los que se arman para México y que compran las y los mexicanos.

¿Cómo generamos condición de protección de los autos nuevos que hoy se compran? Uno diría: ¡Hombre! No es para tanto. No, sí es para tanto.

Los últimos estudios demuestran que por ejemplo, los autos del '18 al '20 al menos 48 modelos que se fabrican en México sería un delito venderlos en algunos países a los que los exportamos, y no solo sería un delito, no se podrían vender.

Las y los mexicanos estamos recibiendo autos que en algunos países ni siquiera se podrían vender, y se fabrican en México. Nosotros estamos comprando autos absolutamente inseguros, la diferencia incluso déjenme decirlo, ¿por qué es importante aquí los estándares internacionales?

En materia de seguridad la distancia que existe entre los autos que se venden en América Latina, con el Reino Unido, es aproximadamente de 15 años, llevamos un retraso de 15 años.

¿Y cuál ha sido la norma que ha permitido que eso pase, la Norma Oficial Mexicana?

Las diferencias se generan justo porque ha habido una norma permisiva a favor de la industria automotriz y hoy queremos que esta Soberanía diga: no, vámonos a los más altos estándares, pongamos por ley que serán los estándares internacionales los que van a empujar a que la Secretaría de Economía tenga que tomar esos valores.

Por cierto, yo debo decir que, claro que se respeta la opinión de la Secretaría de Economía, se extraña que lo haya hecho tan tarde, se extraña que en esta discusión no haya participado antes y lo hizo hasta este momento.

¿Pero por qué esta discusión resulta importante? Porque podríamos acelerar el proceso, ya nos comentaban en la comisión, y lo retomó la Senadora Patricia, él no se está revisando y vamos a pasar de 25 puntos a 35, pero en general seguimos teniendo una gran desventaja.

Entonces, ¿Qué hacemos? Aceleramos el proceso bajo un bien superior con enfoque de derechos humanos, cuidar la salud, cuidar la vida, cuidar la integridad, incluso los costos para las familias y el Estado serán mucho mayores, o dejamos que la industria tenga el impulso procesal a través de una norma oficial, a través de los procesos propios de la Secretaría de Economía, que, si bien tiene las facultades, nosotros también tenemos facultades para empujar ese proceso y acelerar ese proceso.

Esa es un poco la discusión que yo quiero ponerles de fondo. Entiendo que la Secretaría de Economía hace esfuerzos, pero hoy por hoy lo que tendríamos que estar mandando como mensaje es que la visión de Estado para proteger y tutelar los derechos de las y los mexicanos está por encima de cualquier visión comercial o industrial.

Lo que tendríamos que mandar como mensaje desde esta Soberanía es que no hay poder fáctico que doblegue al Congreso mexicano cuando se refiere a tutelar los derechos, la vida y la integridad de las y los mexicanos.

Por eso es que propongo este voto en particular para que lo que se refiere en el artículo séptimo, el artículo 54 podamos regresar al dictamen que habíamos propuesto.

Voy a acompañar en lo general la propuesta de ley, la voy a acompañar porque es muy importante que salga, es muy importante avanzar lo posible, es muy importante empujar lo que obtengamos, y me hago cargo y estoy consciente que este es un proceso.

Si alguien ha tenido paciencia son las víctimas, si alguien ha tenido paciencia de la sociedad civil, que de manera pedagógica ha hablado, ha propuesto, y también yo debo de reconocer a mis colegas de la mayoría.

Los reconozco a mis compañeras y compañeros Senadores de Morena la voluntad para que esto pasara. Reconozco también la voluntad y la capacidad de mis compañeros del bloque porque hemos tenido un gran consenso, hay una diferencia, me hago cargo, y por eso lo presento como voto particular, señora Presidenta, no solo en un derecho individual como Senador, sino también en una batalla política y cultural para dejar testimonio de que este tema lo tenemos que seguir discutiendo y avanzando.

Y también en el ánimo de que cuando venga la votación en lo general votaré a favor, pero por eso pondré una reserva, porque ya sé que este voto particular no va a ser aceptado, pero no podemos omitir esta discusión, no podemos omitir esta discusión porque para mí no es aceptable.

Y de repente esos poderes fácticos que a veces están en industrias multimillonarias, en la industria automotriz que cabildea, que presiona, que dice la AMIA, o la Asociación Mexicana de Distribuidores Automotrices presionen y doblen a un poder del Estado.

A mí no me gusta y quiero dejar ese testimonio porque, por supuesto, después platicaba yo con la Senadora Xóchitl, platicaba con la Senadora Patricia, platicaba con el Senador Elí. Tengo derecho a diez minutos, los invito a leer el Reglamento, artículo 76.

Y reconozco a mis compañeros, el nombre del Secretario de la Comisión, el Senador Elí, ha habido enorme espíritu de construcción, el Senador Gilberto, el Senador Peña, la Senadora Martha, han construido, la Senadora Eunice, la Senadora Katya, hemos hecho un trabajo colegiado que vale mucho, el Senador Zepeda le reconocemos, no se me ofenda, y si olvidé a alguien, por favor, siéntase incluido, incluida, porque vale mucho la pena.

Pero este tema, el tema de la seguridad de los autos es vital, si los autos nuevos, no podemos aceptar que las y los mexicanos compremos autos de segunda producimos en México y mandemos a otros países autos más seguros.

Me hago cargo que es un tema de pesos y dineros, me hago cargo, pero la seguridad y la vida no.

Voto particular

DOCUMENTO

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Senador, tiene una pregunta, ¿si la acepta? Del Senador Víctor Fuentes.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Sí la acepto.

El Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís: (Desde su escaño) Coincido plenamente con usted, compañero Senador, y no solamente se producen en México mejores carros que se venden en el extranjero y los que nos quedamos aquí, sino también increíblemente más baratos, se venden más baratos en el extranjero los carros producidos en México que los propios carros con los que nos quedamos aquí, increíblemente, pero bueno.

Mi pregunta va en el siguiente sentido, qué cree usted que haya sucedido, dónde cree usted que estos poderes fácticos hayan presionado para doblegar a grupo mayoritario que en teoría mantiene esta sana ilusión entre el poder político y el poder económico, como en el dictamen anterior del tema bancario lo argumentaron y lo pusieron sobre la mesa dijeron que no por arriba del interés de los banqueros o el interés de los mexicanos y aquí estuvo evidentemente arriba el interés de las armaduras, de vehículos que el interés de los mexicanos.

Entonces por una parte quiero preguntarle, ¿dónde cree usted que estuvo ese punto de quiebra?

Y otros dos temas también que eran fundamentales en esta ley y que lamentablemente no fueron incluidos.

El tema del seguro obligatorio, preguntarle a usted si estaba o no de acuerdo y por qué sin el seguro obligatorio.

Y, por otra parte, para finalizar, el tema de la regulación del transporte de carga.

En ciudades como Monterrey, zona metropolitana, difícilmente hay un día que no haya muertes, que no haya lesionados, que no haya catástrofes y que se omitió por completo o prácticamente por completo regular el transporte de carga que genera una cantidad impresionante de muertes y de lesiones.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Gracias, Senador Fuentes Solís. Con su permiso, señora Presidenta.

Los tres temas en principal reflejan parte de los temas que vamos a tener que seguir avanzando, la ley es un gran avance y hay que así ponderarla, significa una regulación, una aproximación, en mi opinión muy importantes, pero los tres temas que usted pone son en esencia parte de los principales pendientes que habrá que trabajar.

Y yo pienso, lo platicaba alguna vez con el Senador Álvarez Lima, por ejemplo, regular los dobles semirremolques, es obligado, necesitamos obligadamente prohibirlos, como sucede en otros países, el Senador y yo platicábamos de los riesgos que se producen con los dobles semirremolques y los peligros, él me daba sus testimonios en Tlaxcala de lo que ahí sucedía como en muchas otras entidades y ese es un tema que vamos a tener que abordar en un momento posterior.

Insisto que tendríamos que haber regulado en materia de seguro obligatorio, incluso, creo que así se protege más a los pobres, en mi opinión, hoy no se ha logrado así, pero cierto estoy que podremos avanzar en ese consenso y claro que los autos nuevos hoy por hoy siguen teniendo riesgos.

El programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe, se conoce como Latin NCAP hace una evaluación de cero a cinco estrellas de cuáles son los autos más seguros y nueve de los 10 autos más vendidos en México, prácticamente reprueban esa evaluación, de los 10 autos más vendidos en México nuevos, solo uno tiene cinco estrellas, incluso en el mercado, con base en este estudio, que cito, modelos como Suzuki Baleno, cero estrellas; Toyota Yaris con una estrella; Hyundai Tucson con cero estrellas.

Hoy por hoy, nueve de cada diez autos de los más vendidos en México, solo uno tiene cinco estrellas, yo creo que pesó enormemente la incidencia de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, entiendo y reconozco que la Secretaría de Economía tiene facultades y atribuciones, por supuesto, no faltaba más, tiene esa atribución.

Creo que lo más conducente hubiera sido irnos por el más alto estándar, como dice la Constitución, ese es el sentido del principio de pro-persona, si encontramos un estándar internacional que nos beneficia, tomamos ese, si la NOM es la mejor, tomamos ese, podemos tomar o la norma nacional o la norma internacional, lo que más nos beneficie, de esta manera nos perdemos ese principio.

Eso es, en esencia lo que estamos perdiendo en esta oportunidad, Senador.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Otra pregunta, Senador Emilio Álvarez Icaza, que si la acepta el Senador José Alfredo.

El Senador José Alfredo Botello Montes: (Desde su escaño) Muchas gracias, señora Presidenta.

Senador Emilio, hablamos de la seguridad en los autos.

Usted considera que estamos todavía con un pendiente en esta ley sobre el seguro obligatorio.

¿Por qué? Porque es un avance esta ley, pero desafortunadamente tenemos casos lamentables de los accidentes donde por la ausencia del seguro que puedan tener quienes, los autos, o quienes conducen estos autos, no es posible la atención de aquellas personas que resultan afectadas por un accidente y es proteger a la víctima de quien tiene este accidente donde desafortunadamente ni el costo del carro ni los bienes del conductor alcanzan para poder cubrir un accidente de esta naturaleza.

Incluso que también no nada más es protección para quien sufre ese accidente, sino incluso también es protección para las familias de quien conduce un vehículo porque ahí va de por medio el patrimonio de toda la familia que está de por medio el propio vehículo y pues alguien de por medio también sus propios bienes.

Muchas gracias.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Gracias.

Senador Botello, muy puntualmente lo comentaba con el Senador Víctor Fuentes, yo sí pienso que es indispensable que haya un seguro obligatorio, sí pienso que es indispensable justo para la protección de las víctimas, para la protección de las familias.

Escuchamos testimonios durante las audiencias y yo ahí le reconozco la importancia a la Senadora Martha Guerrero y Alejandro Peña, que mucho insistieron en este proceso de Parlamento Abierto, y ese era el testimonio que muchas veces quedaba en absoluta desprotección, es una agenda pendiente y vamos a tener que trabajarla.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: ¿Tiene otra pregunta, Senador? Margarita, adelante.

La Senadora Lilia Margarita Valdez Martínez: (Desde su escaño) Gracias, señora Presidenta.

Y más que pregunta una acotación, si me lo permite el Senador Álvarez Icaza, con relación a la pregunta que le hicieron del por qué no se pueden regular en algunos aspectos los transportes de doble caja, de doble remolque.

Hace unos meses puse un punto de Acuerdo a solicitud de AMOTAC que tiene 75 mil asociados transportistas para que se regulara, subí, lo justifiqué y una Senadora que pertenece a su bloque, cuando bajé me dijo que eso no iba a ser posible: "Nunca" así me lo dijo, va a ser posible, Senadora".

¿Por qué no?

Porque los dueños de los transportes, porque los empresarios, perderían mucho, tendrían que pagar dobles choferes, tendrían que pagar dobles impuestos y no están dispuestos a hacerlo.

Nada más se lo digo por si le vuelven a preguntar el por qué no se resuelven las situaciones aquí en el Poder Legislativo.

Gracias, Senador, muy amable.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Fíjese, Senadora Margarita, hay muchos temas en los que yo he coincidido con la mayoría, el gran sentido de esta ley es un ejemplo de eso.

Una de las principales características de mi término de relación con los Senadores del bloque de contención y con los Senadores de la mayoría está fundado en la libertad, yo creo en la libertad, y cada quien tiene que hacerse cargo de sus opiniones, pero lo que yo le propongo es que, con el Senador Álvarez Lima, con usted, con el Senador Monreal que también ha insistido en el tema, y con quienes lo consideremos, avancemos a que no sean permitidos los transportes de doble semirremolque en México, ese, Senadora Margarita, que además usted tiene todo mi reconocimiento y respeto, con independencia que coincidamos o no yo reconozco en usted una extraordinaria legisladora y tenemos causas comunes, ésta es una de ellas, Senadora.

¿Por qué en otros países sí se puede?

¿Por qué en México no se puede?

Y creo que ese será un tema de trabajo conjunto, Senadora, éste y otros temas, con mucho gusto, los vamos a trabajar.

Muchísimas gracias por su atención, señora Presidenta.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias, Senador Álvarez Icaza.

Para discutir en lo particular este proyecto de Decreto, tiene el uso de la palabra, en el siguiente orden, hasta por cinco minutos, de verdad encarecidamente solicitándoles que sean cinco minutos, el Senador Elí César Cervantes Rojas, Xóchitl Gálvez Ruiz, Verónica Delgadillo García, Miguel Ángel Lucero Olivas, Nancy de la Sierra Arámburo y la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros.

Es para la discusión en lo general.

El grupo parlamentario del PVEM, integra su participación en el Diario de los Debates.

(Intervención del grupo parlamentario del PVEM)

DOCUMENTO

Adelante, por favor, Senador Elí César Cervantes Rojas, de Morena.

El Senador Elí César Eduardo Cervantes Rojas: Muchas gracias, señora Presidenta.

Un saludo a todas las organizaciones y a la población que ha estado muy pendiente de este que hoy vemos como un triunfo.

Compañeras y compañeros legisladores:

Primero que nada, quisiera agradecer el trabajo realizado por las y los Senadores integrantes de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, los equipos técnicos y de todos los que de manera directa e indirecta aportaron para la construcción del instrumento legislativo que estamos por fin a un paso de aprobar, gracias al liderazgo y la voluntad política de la Senadora Patricia Mercado. Mi reconocimiento siempre.

Asimismo, agradecer la colaboración de las y los integrantes de la Comisión de Estudios Legislativos, Segunda, y su presidenta, la Senadora Ana Lilia Rivera Rivera.

Después de más de tres años de trabajo, el día de hoy veremos cristalizado por fin el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial para todas y todos los mexicanos.

Este instrumento legal representa un piso parejo para que municipios y entidades federativas tengan las bases para otorgarle a la ciudadanía una movilidad segura y accesible.

En este orden de ideas es que subo a esta tribuna a hablar a favor del dictamen por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que regresó a esta Soberanía después de la revisión que hizo la Colegisladora.

Las y los compañeros Diputados nos devolvieron el dictamen con modificaciones a siete artículos: el 3, 7, 31, 44, 48, 52 y 54.

En resumen, las modificaciones que se realizaron en la Cámara Baja tienen como finalidad dar una mayor certeza a las y los ciudadanos para que puedan ejercer el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, cuidando sobre todo evitar la sobrerregulación del autotransporte de carga con fines recaudatorios, reforzar la integración del Sistema Nacional de Movilidad y evitar obstáculos técnicos al comercio.

Resulta importante mencionar que estas modificaciones refuerzan las mejoras que aquí en el Senado incorporamos en la ley en materia de sobrerregulación del autotransporte de carga en las entidades federativas.

Con esta ley se prevé reducir aproximadamente el 50 por ciento de los siniestros viales que actualmente ocurre por consumo de alcohol en el país, así como por atender el 30 por ciento de accidentes por exceso de velocidad y el 20 por ciento por el uso de distractores como los teléfonos celulares.

Es preocupante saber que los siniestros de tránsito le cuestan al país alrededor del 1.7 por ciento del Producto Interno Bruto, lo que es equivalente a 150 mil millones de pesos por pérdida de productividad, daños materiales, así como atención médica y hospitalaria.

Cabe señalar que, del 2015 a noviembre del 2018, 44 mil 364 y personas en México han muerto en siniestros de tránsito, mientras que 110 mil 427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.

De acuerdo con el Secretariado ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en accidentes de tránsito, mientras que 80 resultan heridas por la misma causa.

Es por estas y otras razones que las modificaciones efectuadas a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tendrá una disminución de miles de muertes producidas por este tipo de accidentes.

Lo anterior, debido a que fue creada de la mano con la sociedad civil, con activistas, asociaciones civiles, iniciativa privada, gobierno federal y de todas las fuerzas políticas del Congreso de la Unión. He de mencionar que esta ley surgió en diciembre de 2020 debido al reconocimiento constitucional que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, inclusión e igualdad.

Con esta ley se está incluyendo a la movilidad urbana, la movilidad insular de todo el país, para garantizar al mismo tiempo los derechos humanos de acceso a la salud y a la educación.

La movilidad ya no será un privilegio, sino un derecho de todas y todos los mexicanos. Con ello se garantizará el acceso a caminos pavimentados, al tiempo de regular todo tipo de transporte público, privado y de carga, buscando sobre todo que se cumplan las normativas para que su circulación sea acorde a su peso, dimensiones y antigüedad de los transportes motorizados, incluyendo los del doble remolque.

Por todo lo anterior, con esta ley se reforzarán los mecanismos de prevención de accidentes viales, se establecerá el alcoholímetro a nivel nacional, se prohibirá el uso del teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico de comunicación mientras se conduce, así como la prohibición de leer o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres.

Asimismo, se establecerá el uso del casco obligatorio para las motocicletas, la utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados y los límites de velocidad homologados en todo el país.

Por último y siendo lo más importante, con esta ley se prioriza la movilidad de acuerdo con los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y la disminución del daño al medio ambiente, dando prioridad a las personas reconociendo su grado de vulnerabilidad, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad.

Termino mi intervención dándole un claro mensaje al pueblo de México: tengan la seguridad que esta ley no será letra muerta...

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Senador.

El Senador Elí César Eduardo Cervantes Rojas: Se realizó en beneficio de los grupos más vulnerables, para que todos sus desplazamientos dentro del territorio mexicano los puedan hacer de forma segura, garantizando con mayor certeza jurídica el pleno acceso a sus derechos constitucionales.

Por lo anterior, esperamos su voto a favor de este destacado producto legislativo.

Concluyo diciéndoles que todos los ciudadanos o una gran parte de los mexicanos hemos tenido mala experiencia con los seguros, por eso primero vamos a buscar la regulación y luego ya discutimos el tema de si son obligatorios o no.

Y que los autos seguros van a estar garantizados en la Norma 194. Este gobierno, nosotros, esta Legislatura, no vamos a ser omisos como lo fueron en otros gobiernos...

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Senador.

El Senador Elí César Eduardo Cervantes Rojas: Hoy nos debemos al pueblo, no a los poderes fácticos. Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Senador.

Ahorita tiene el uso de la palabra Xóchitl Gálvez. Xóchitl, por favor.

Les voy a pedir se ajusten al tiempo, porque son varios oradores.

La Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz: Muchas gracias.

La verdad, Senador, si yo hubiera esperado la norma de seguros cuando me enfermé pues no hubiera podido pagar. Entonces, creo que hay que hacer las dos cosas al mismo tiempo.

Gracias, señora Presidenta y saludo a mis amigos de Movilidad Segura. Un abrazo a todos, se les quiere.

Creo que hoy sí hemos sido víctimas de los poderes fácticos.

Miren, primero las tabacaleras cabildaron para que prohibiéramos los vapeadores y pudiera haber importación ilegal, y ellos sigan vendiendo un montón de cigarros. Y ya no entendí, yo voté a favor de la marihuana porque creo en las libertades y aquí se están poniendo muy restrictivos. Entonces, ya no los entiendo.

Y, por otro lado, con el tema de seguros, miren, le tengo mucho aprecio a la industria automotriz, les tengo mucho aprecio, los considero gente que lucha, que genera empleo, pero creo que en esta sí no tienen razón.

Creo que en esta era claro que tenían que ir en la ley los estándares de seguridad internacional, ya no lo voy a repetir porque mi compañero Senador ya lo dijo claramente.

Y, sí, yo sí dejo la advertencia, vamos a votar a favor porque definitivamente queremos ley, hoy vamos a tener ley, no hay duda, no vamos a ser un obstáculo para esta ley, pero sí le digo a la industria automotriz y a la Secretaría de Economía que si en un plazo razonable no publican la NOM vamos a insistir en ponerlo en la ley, porque creo que el compromiso que hay es ponerlo en la NOM, pero espero que cumplan y cumplan bien y no anden de blandengues y, de verdad pongan autos seguros, porque de aquí a que se publique esa NOM, seguramente mucha gente va a fallecer porque el auto no tiene bolsas de aire, porque no tiene frenos de potencia y eso pone en riesgo la vida de las personas.

Entonces, creemos que por eso vamos a hacer la votación favorable porque es más lo que ganamos que este tema que se cambió en la Cámara de Diputados, y yo espero que ya resistan estos embates que ustedes dijeron que sí eran distintos, pero ya veo que no tanto, porque de repente se dejan convencer.

Y por el otro lado en el tema de los transportistas, coincido con los transportistas en que ya no se les extorsione, en que no haya una sobrerregulación, pero el gran temor que tengo es que algunos municipios puedan poner una controversia constitucional por entrar a facultades locales. Ojalá no, ojala, toco madera, y no hagan esta controversia, pero si lo hicieran y la ganaran tendríamos que volver a legislar.

Entonces creemos que sí hay que trabajar para que no sean extorsionados, pero hay que hacerlo en los lugares correctos.

También coincido en que el seguro de autos lo pueden imponer los estados, los estados pueden poner el seguro como obligatorio. Los estados ya tienen una serie de normas, y voy a entrar al meollo del asunto.

En la Ciudad de México es obligatorio el uso de casco en motocicleta. Ayer acabamos de ver un accidente o el domingo en la noche, de un motociclista, que falleció la copiloto porque no llevaba casco de seguridad.

Entonces, yo veo pasar muchos, como soy ciclista, luego se nos meten las motos por el carril de ciclistas, veo pasar muchas motos con gente sin casco y los de tránsito no hacen absolutamente nada, no los sancionan.

De nada va a servir toda esta serie de previsiones si los gobiernos estatales locales no hacen su trabajo. Por eso su servidora había planteado la posibilidad de tener un fondo para apoyar este proyecto; Hacienda no nos los autorizó, Sedatu no nos los autorizó y mi temor es que los municipios y los estados no tengan el recurso suficiente y tengamos demasiadas expectativas, cuando hoy las leyes de austeridad han hecho que los recursos sean muy limitados.

¿En qué tenemos que invertir? Tenemos que invertir, para empezar, en cortar raíces para emparejar banquetas, porque cuantas veces no caminamos y encontramos que las raíces han crecido, la gente se tropieza porque la banqueta ya se levantó y es un mantenimiento permanente de que hay que estarle poniendo dinero, y se los digo como alcaldesa porque era algo que me tocaba, hay que estar poniendo tapas, que la gente se lleva a robar y de repente un transeúnte se cae, es muy común ese accidente o un automóvil sufre un accidente grave.

Hay que estar trabajando en la construcción de ciclovías, pero no solo en construirlas sino en mantenerlas. Hay que estar trabajando en cruces seguros, o sea obviamente ese es un gran tema para el peatón y hay que trabajar muchísimo en transporte público, transporte público seguro, transporte público sostenible, y creo que para eso necesitamos recursos.

Entonces, yo hago votos porque esta reforma finalmente hoy vea la luz. En el Partido Acción Nacional vamos a votar a favor.

El Víctor sigue enojado por lo del seguro, a lo mejor él se abstiene, pero no va a votar en contra ya nos lo prometió, pero créanme que la idea es seguir perfeccionando esta ley.

Yo felicito a todas y a todos los integrantes de la comisión, a mis compañeras de Morena porque ahí nos entendemos rebién, ahí podemos debatir, discutir, pero siempre de manera constructiva; a los compañeros de todos los partidos que fuimos los que hicimos posible esta ley, porque la verdad es que es una ley que se trabajó en equipo.

Muchas gracias a todas y a todos y, felicidades a las organizaciones de la sociedad civil, son unos chingones.

Gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Xóchitl.

Tiene el uso de la palabra la Senadora Verónica Delgadillo. Por favor, Vero.

La Senadora Verónica Delgadillo García: Desde Movimiento Ciudadano queremos decirles a todas las personas que celebramos profundamente que el día de hoy estemos a punto de aprobar esta Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

De verdad lo celebramos y lo reconocemos y, por supuesto saben que vamos a votar a favor de esta ley, por muchas razones.

Y quisiera aprovechar este espacio para recontar cómo, desde hace muchos años acompañar la lucha por la movilidad, una movilidad segura, sustentable, incluyente ha sido una de las luchas más importantes para Movimiento Ciudadano.

Me gustaría contar un poquito de esta historia.

Cuando mi compañero Clemente Castañeda, que es Senador de la República, Salvador Zamora, Fabiola Loya y yo hace nueve años éramos Diputados locales logramos sacar adelante la Ley de Movilidad de Jalisco. Y logramos hablar de algo que tenían sumamente olvidado los legisladores locales y pusimos al frente, por supuesto, a los peatones, a las personas con discapacidad, a los ciclistas, y esto lo hicimos de la mano de las organizaciones de la sociedad civil, lo cual fue sumamente valioso.

Y también cuando fuimos Diputados locales sacamos adelante el Día Estatal sin Auto, y ahora ya cuando fuimos Diputados federales logramos tener el Día Nacional sin Automóvil.

¿Y por qué impulsamos estos días? Porque son días que nos permiten hacer una reflexión sobre todo lo que nos hace falta en términos de movilidad para la sociedad y también de reflexionar cómo lamentablemente nuestras ciudades han sido pensadas para priorizar a los vehículos y dejar atrás a las personas.

Y así también empujamos de la mano de las organizaciones de la sociedad civil, a través del Foro Mundial de la Bicicleta en diferentes espacios, que tuviéramos un derecho a la movilidad, el derecho humano a la movilidad.

Y poco después también mi compañero Jonadab Martínez, de la mano de muchas y de muchos de ustedes, en un ejercicio de dos años logró construir lo que yo diría es la semilla que hoy da vida a esta Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Y desde aquí yo le brindo todo mi reconocimiento a Jonadab y a todas las organizaciones que lucharon al lado de él.

Y desde el 2019 una mujer, que muchas y muchos admiramos, tomó esta lucha, esta causa y la ha convertido en una de sus principales banderas y ha logrado construir desde los lugares más indicados una gran Ley General de Movilidad.

Y yo aquí quiero reconocer a mi compañera Patricia Mercado por abrazar esta lucha y esta causa, y abrazar lo que hemos defendido en Movimiento Ciudadano desde hace más de nueve años. Muchísimas gracias, Patricia, de verdad lo valoramos y lo reconocemos.

Y yo decirles a las personas que nos están escuchando y, por supuesto a los activistas que se identifican plenamente con esta lucha, que el México que nosotras y nosotros nos imaginamos en Movimiento Ciudadano es un México en el que tenemos ciudades más humanas. Y para tener ciudades más humanas a través de lo que nosotras y nosotros hemos denominado la evolución mexicana, sin duda, hay que poner al centro la movilidad.

Porque la movilidad tiene que ser la herramienta que nos permita acceder a todos nuestros derechos fundamentales y es así el México que nos imaginamos y por eso nos encontramos hoy en un día de mucha alegría, por supuesto, y un día que significa mucho para las luchas y causas que hemos dado durante muchos años en Movimiento Ciudadano.

Y, miren, yo sé que hay persona que dicen: pero ¿por qué la Ley de Seguridad, de Movilidad y Seguridad Vial es importante?

Yo solo quiero retomar algunos puntos. Esta ley es importante, primero, porque vamos a reducir los límites de velocidad; segundo, porque también vamos a aumentar las medidas para poder prevenir que personas alcoholizadas puedan manejar y provoquen accidentes y pérdidas fatales.

Y también hay que decirlo claramente, porque con esto vamos a lograr que se reconozcan y se garanticen los derechos de las víctimas de accidentes viales y que haya recursos asignados para infraestructura de los peatones, pero también para infraestructura de movilidad sustentable.

Y a lo mejor alguien más se puede preguntar: ¿qué impacto va a tener esto en México, de qué nos va a servir a las mexicanas y a los mexicanos?

Y más allá de la progresividad de los derechos humanos que establece esta ley, más allá de que logramos poner al centro el interés superior de la niñez, lo quiero decir claramente, lo que vamos a lograr con esta ley es salvar vidas, es salvar vidas, porque lamentablemente cada año en este país más de once mil personas, especialmente peatones y ciclistas pierden la vida y con esto vamos a lograr poner un marco, que no lo resuelve todo, pero, por supuesto, que nos va a ayudar a salvar esas vidas, que nos va a ayudar a que podamos apropiarnos de mejor manera del espacio público, especialmente de la movilidad.

Y solo para terminar, yo quiero decirles que tenemos que reflexionar sobre lo que significan las ciudades y lo que significa la movilidad. Las ciudades son nuestra casa, el espacio donde nos desarrollamos, el espacio donde

cada una de las personas busca su felicidad, y la movilidad es la herramienta que nos abre esas posibilidades a vivir nuestros derechos fundamentales, salud, educación, el derecho a un medio ambiente sano y demás.

Si lo que queremos es que estas ciudades nos garanticen felicidad, pues por supuesto no podemos olvidar cómo podemos generar garantías para las personas y que salir a la calle no es una condena de peligro, que salir a la calle no nos siga arrebatando la vida de muchísimas niñas y niños.

Por eso yo hoy celebro esta iniciativa y, por supuesto, yo invito a que todas y todos la hagamos nuestra, porque a partir de hoy empezamos a dibujar una nueva historia en la movilidad segura para nuestro país y, por supuesto, en el camino para salvar más vidas.

Muchísimas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Vero.

Tiene el uso de la palabra el Senador Miguel Ángel Lucero Olivas, del PT, por favor.

El Senador Miguel Ángel Lucero Olivas: Gracias, señora Presidenta. Senadoras y Senadores, demás personas, colectivos que nos acompañan.

La minuta que hoy tenemos ante nosotros es de gran importancia.

Hoy daremos un paso más en la exposición de esta importante normativa, con la expedición de esta nueva ley establecemos un modelo de movilidad que toma a las personas como el sujeto central de la política pública, en beneficio y ejercicio del derecho humano a la movilidad como elementos para hacer efectivos otros derechos y los entornos urbanos, rurales de nuestro país.

Avanzamos a la consolidación de una nueva política de movilidad, pues consideramos inexcusable no hacer nada, teniendo en cuenta las graves consecuencias de los accidentes de tránsito a nivel mundial, que cobran al año aproximadamente 1.3 millones de vidas y afectan con lesiones y discapacidad aproximadamente entre 20 y 50 millones de personas.

Recordemos que nuestro país, tan solo en el 2021, los hechos de tránsito representaron la novena causa de muerte, de acuerdo con el Instituto Nacional de Geografía, Estadística e Informática.

En nuestro país, todos los días conocemos noticias que informan de accidentes, siniestros, tragedias, que tienen escenario las calles y carreteras de nuestro territorio.

No podemos ser ajenos, es nuestra obligación como legisladores, tomar las decisiones de Estado para garantizar el bienestar de las personas en materia de movilidad y seguridad vial.

Con esta nueva ley estableceremos los espacios de corresponsabilidad y congruencia de los órdenes de gobierno, describiendo las competencias específicas de quienes integran el Sistema Nacional.

Asimismo, estamos sentando las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficacia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Uno de los objetivos más importantes de esta nueva ley, es la de proteger a los usuarios más vulnerables en las carreteras, caminos, calles de nuestro país, es decir, los peatones, ciclistas, motociclistas, que son la mayoría de las víctimas de estos siniestros viales.

En el Partido del Trabajo estamos a favor de las políticas que ayuden a una convivencia social más armoniosa, pacífica y sustentable.

Celebramos que el trabajo realizado por diversas legisladoras y legisladores, acompañando a las organizaciones de la sociedad civil y el arduo trabajo de las comisiones dictaminadoras, de nuestra Colegisladora que ha llevado a la presentación del presente dictamen.

Con la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se otorga una mayor protección a las y los ciudadanos, a establecer políticas públicas centradas en las personas.

Por ello, votaremos a favor de la expedición de la ley para que nuestras ciudades sean más amables y seguras para todos sus habitantes.

En el Partido del Trabajo queremos calles seguras e incluyentes.

Muchas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias. Muy amable, Miguel Ángel.

Ahorita tiene el uso de la palabra la Senadora Nancy de la Sierra.

Por favor, Nancy. Está por aquí.

La Senadora Nancy de la Sierra Arámburo: Muchas gracias, señora Presidenta y a la Mesa Directiva.

Gracias a quienes están aquí, a la Coalición Movilidad Segura por acompañarnos el día de hoy, sobre todo porque esta Ley de Movilidad General y Seguridad Vial es un triunfo de todos ustedes, es el admirable resultado de años de incansable trabajo realizado por activistas, expertos, pero sobre todo por familiares de las víctimas de siniestros viales que perdieron la vida trasladándose en las calles de nuestro país.

La ley que está en manos de nosotros el día de hoy ha generado gran expectativa en mi querido estado, el estado de Puebla, porque ahí perdimos a Manu, un activista poblano que lamentablemente falleció en 2018, tras ser atropellado por un camión cuando era el funcionario de seguridad vial del municipio.

La muerte de Manu provocó que muchas organizaciones y este mismo Senado retomaran sus actividades legislativas para que ninguna otra familia vuelva a sufrir el dolor de perder a un ser querido a causa de un percance vial.

Ese dolor, ese dolor se ha transformado en acción para materializar la Ley para la Movilidad Segura, una ley que cuenta con un enfoque de sistema seguro, reconociendo que los errores humanos son inevitables, pero en ningún caso nos deben costar la vida porque todas las muertes viales son prevenibles a través de una política efectiva en seguridad vial.

La legislación que hoy aprobaremos apuesta por esta política, apuesta por los límites de velocidad recomendada por la Organización Mundial de la Salud.

Apuesta por la prevención de los siniestros regulando el otorgamiento de licencias, utilizando sillas de retención para los niños y priorizando el paso de las y los peatones y ciclistas, esto se encuentra bajo la mayor vulnerabilidad en todas las vialidades de nuestro país, pero sobre todo esta Ley de Movilidad y Seguridad Vial se centra en la víctima y sus derechos para proteger, antes que nada, a la vida de las personas que se desplazan por las calles mexicanas.

Tal como señaló la Senadora Patricia Mercado, a quien reconozco su nivel de altura política, los esfuerzos para llegar a los acuerdos políticos plasmados en la ley han sido arduos, han sido de meses, diría yo de años, ante las discrepancias que existen entre nosotros, entre los factores involucrados, la sociedad civil, los tres órdenes de gobierno y el sector privado.

Y aunque hemos contado con la infalible aliada en el último sector, en el empresarial, no quiero dejar de expresar que lamento profundamente, siendo un estado productor automotriz, que esta industria perdió la oportunidad de contribuir a la construir de sistemas seguro en México eludiendo la responsabilidad de prever vehículos seguros para las y los mexicanos.

Y también me decepciona Morena en la Colegisladora porque eliminó esta obligación de cumplir con los estándares internacionales en la materia, lo cual nosotros, Senadoras y Senadores de todos los partidos, ya lo habíamos aprobado por unanimidad.

Es decepcionante porque seguimos siendo parte de la mitad de los países en el mundo que no cumplen con los requisitos mínimos recomendados por la ONU para la fabricación de vehículos seguros y que resultan fundamentalmente para la prevención de muertes viales; sin embargo, la coalición, las y los legisladores, y muchos más aliados de esta causa, sabemos que hoy no se termina esta batalla.

Por ello, me comprometo ante este Pleno, ante la sociedad civil y a quienes creen que podemos cambiar las cosas, a presentar la iniciativa para que la industria automotriz cumpla los más altos estándares internacionales en materia de seguridad, así como para atender varios pendientes de la sociedad civil.

Concluyo mandando un fuerte abrazo a todas las familias que desafortunadamente han perdido a alguien por un incidente vial y abrazo a Luz del Carmen Centeno, a Ramón Vara, madre y padre de Manu, porque esta ley fue motivada por ustedes.

Desde este Senado vamos a seguir exigiendo acciones contundentes en favor de las vías seguras en México porque ahora la movilidad no solo es una exigencia social, sino un derecho fundamental reconocido en nuestra Constitución, por eso agradezco su presencia, el apoyo de todas y todos los Senadores para que esta votación salga a favor y del tiempo que me ha dado la Mesa Directiva.

Muchas gracias.

Es cuanto.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias.

Tiene ahora el uso de la palabra la Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros.

Recordarles también que la participación del grupo parlamentario del PVEM, se integra al Diario de los Debates.

Lupita, por favor.

La Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros: Muchas gracias, señora Presidenta. Senadoras y Senadores:

Esta ley es producto de la reforma constitucional en materia del derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial, con ello cumplimos el mandato de expedir una ley general que distribuya las competencias y establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial.

La movilidad es una necesidad que llegó para quedarse y modificar la realidad del ordenamiento territorial del servicio de transporte, del espacio público peatonal, de la seguridad y comunidad del ciudadano y del cuidado medio ambiental para garantizar a las personas sus derechos humanos a la salud, al medio ambiente sano, a la vivienda digna y decorosa, entre otros.

La movilidad es fundamental para el desarrollo social y económico, la competitividad y la convivencia social, privilegiando a las personas que carecen de automóvil propio y que esperan mayores oportunidades de transporte público accesible, cómodo y seguro.

Uno de los efectos más relevantes de esta Ley General es la de establecer las bases para que los Poderes Legislativo de todas las entidades federativas expidan sus leyes estatales de movilidad y seguridad vial, para que todos los habitantes del país podamos disfrutar del derecho humano a la movilidad.

Estados como Baja California Sur, del cual provengo, aún no cuenta con una Ley de Movilidad y tendrán que trabajar para cumplir con esta obligación para modernizar su sistema regulatorio de transporte, en particular el servicio público de transporte de pasajeros, considerando las necesidades de los usuarios.

Que el Estado legisle en materia de movilidad no implica afectar a algún sector en específico, ese ha sido un falso debate que se da en mi entidad y en otras entidades y que en la realidad busca eso: defensa de intereses particulares, y es en detrimento de los intereses de la generalidad que vamos a buscar con la aplicación de esta ley.

El desarrollo y el mejoramiento de la población exige que las leyes de los estamos caminen hacia la movilidad.

Ningún estado debe quedarse anclado en modelos de transporte que no responden a las necesidades presentes y que por obiedad tampoco responderán a las cinturas.

El objeto de las leyes estatales de movilidad alineadas a esta ley general debe ser regular y ordenar la movilidad y el transporte de las personas para garantizar la seguridad peatonal al transitar en condiciones que salvaguarden la vida y coloquen a los peatones como máxima prioridad.

Garantizar la elección del medio que les permita el desplazamiento en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, en beneficio de toda la sociedad, sea en un auto propio, en un auto alquiler, en cualquier vehículo motorizado y no motorizado e incluso caminando.

En la discusión de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial hubo diferencias en algunos temas, pero hoy se ha avanzado, y aquí reconozco por supuesto a mi amiga Patricia y a todo el equipo que vieron, por encima de temas menores o personales, o de grupos o de sectores, vieron la generalidad y cómo ayudar al país a avanzar en este tema.

Que no se postergue más su aprobación, busquemos que no se detengan estos procesos en beneficio de la mayoría.

Movilidad se traduce en mejores oportunidades de educación, de trabajo y de dignificación humana.

Con esta seguridad individual, pública y vial, esta propuesta legislativa tiene los elementos para dar ese enorme paso que nos imaginamos, que me imaginé desde que planteé la reforma constitucional sobre el derecho humano a la movilidad.

Enhorabuena, felicidades y muchas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Lupita.

El Senador Fuentes me ha pedido una intervención de tres minutos, Senador querido.

Y si hay alguien más que quiera hacer alguna intervención, por ser una ley muy importante, con muchísimo gusto le doy el uso de la palabra a quien quiera venir también a dar la intervención.

Adelante, por favor, Senador Víctor Fuentes.

El Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís: Gracias, señora Presidenta.

Comienzo mandando un afectuoso saludo a los integrantes de la sociedad civil que nos acompañan, me consta que desde el principio de la discusión de este proyecto estuvieron presentes en todo momento.

Me correspondió, como presidente de la Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano, al igual que a la presidenta de la Comisión de Zonas Metropolitanas, recibir inicialmente este proyecto, el cual recibimos con mucho beneplácito.

Y quiero confesar que en muchas pláticas que tuvimos en corto la Senadora Patricia Mercado y un servidor, veíamos con enormes expectativas hasta a dónde podíamos llegar.

Y quiero aquí reconocer el profesionalismo, la altura política, la altura de miras de la Senadora Mercado, porque en contra de muchísimas adversidades, los de Morena al principio no querían sacarlo, tuvo la capacidad de ir procesando esto de tal manera que nos llevara a lo que hoy en día tenemos.

Obviamente aspirábamos a mucho más, aspirábamos al seguro obligatorio para que miles de personas que hoy en día son atropelladas, son golpeadas, que hay choques, hubiese una posibilidad que se reconociera y se reparara el daño, y no como decenas de miles de casos que hoy suceden a lo largo y ancho del país, no pase.

Aspirábamos a que se regulara el transporte de carga, como lo hemos regulado en la zona metropolitana de Monterrey, evitando con esto una cantidad impresionante de lesiones y de muertes.

Aspirábamos a que los vehículos que se venden en México fueran de mucho mayor calidad, con mucho mejores condiciones de seguridad, pero lamentablemente esto tampoco se pudo lograr.

Pero, bueno, al menos este es un buen comienzo, esperemos que en otros periodos legislativos u otras legislaturas vayan perfeccionando esto que es, al menos, cuando menos, el principio de algo que se espera de mucho mejores resultados en el tiempo y en el espacio.

Muchísimas gracias.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Senador Fuentes Solís.

¡Bravo! Un minuto menos de lo que se había comprometido. Muy bien.

Al no haber más oradoras ni oradores registrados, se abre el registro para reservar artículos o presentar adiciones.

Solamente tenemos aquí el voto particular del Senador Emilio Álvarez Icaza, que reserva los artículos 7 y 54.

Pregunto si alguien desea hacer alguna otra reserva de algún otro artículo.

No es así.

Con fundamento en el artículo 200 del Reglamento del Senado, se procederá a recoger la votación del dictamen en lo general y de los artículos no reservados. Ábrase el sistema electrónico, por tres minutos, para recoger la votación nominal del proyecto de Decreto en lo general y los artículos no reservados.

Por favor.

La Secretaria Senadora Verónica Delgadillo García: ¿Algún Senador o Senadora hace falta de emitir su voto? Les informo que el tablero sigue abierto.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Senadoras y Senadores, ¿hay alguien que falta de emitir su voto? Para dar cuenta ya de la votación.

¿No hay nadie más? ¿Quién falta? Blanca Estela, Senador Napoleón.

La Secretaria Senadora Verónica Delgadillo García: Senadoras y Senadores, les informo que el tablero sigue abierto, así es que están a tiempo de emitir su voto.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Falta el Senador Napoleón, falta la Senadora Cora.

¿Quién más? Para ya dar cuenta, Senadoras Senadores, de la votación.

Secretaria, dé cuenta, por favor, de la votación.

VOTACIÓN

La Secretaria Senadora Verónica Delgadillo García: ¿Algún Senador o Senadora hace falta de emitir su voto? Vamos a cerrar el tablero.

Señora Presidenta, le informo que se emitieron un total de 103 votos a favor, cero en contra, cero en abstención, de 103 Senadoras y Senadores presentes, por lo tanto, es aprobado por unanimidad.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: En consecuencia, queda aprobado en lo general y los artículos no reservados del proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Iniciamos ahora la discusión en lo particular, por lo que se le concede la palabra al Senador Álvarez Icaza para referirse a los artículos 7 y 54, sonidos en su lugar, reservados del proyecto.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: (Desde su escaño) Gracias, señora Presidenta.

Es muy puntual, lo que tenía que decir ya lo expuse en la presentación del voto particular, pero hago uso de la palabra, esencialmente por tres motivos. Primero, quiero felicitar, quiero reconocer y resaltar el trabajo de la presidenta de la comisión, de Patricia Mercado, porque hizo un trabajo de consenso, de colegialidad y de construcción desde el proceso de la reforma constitucional muy importante y quise reservar este momento para hacer ese reconocimiento en particular.

Este proceso incluso sienta un precedente muy importante, señora Presidenta, porque tuvo un Parlamento Abierto para atender a las personas con discapacidad, y siendo un precedente para que cada iniciativa que nosotros aprobamos como ley escuche en atención a la Convención Internacional y al mandato de la Suprema Corte, que por cierto usted tuvo que ver, para escucharlos y creo que eso manda un mensaje muy poderoso. Segundo, es de justicia reconocer al personal de la Sedatu, empezando por su secretario, hicieron un trabajo muy importante desde la reforma constitucional, hasta el trabajo de la ley, así como las y los servidores estatales y municipales que participaron en las sesiones de Parlamento Abierto, señora Presidenta, en justicia toca reconocerlo.

Y tercero, pedirle si es tan amable, que se integre o se incorpore íntegramente mi voto, que en realidad como expliqué, señora Presidenta, es solo para dejar evidencia de que esto es falta de un tema. estoy cierto de que lo más probable es que no se apruebe, pero me parece importante dejar el testimonio para que, en lo sucesivo, como dijo la Senadora Xóchitl, si pronto la Secretaría de Economía no resuelve esa Norma Oficial Mexicana, aquí legislemos sobre el particular, además de los pendientes anotados, como también ya dijo la Senadora Nancy De la Sierra.

Muchísimas gracias. Por favor, que se someta a votación.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Gracias, Senador.

Solicito a la Secretaría consulte a la Asamblea, en votación económica, si se admiten a discusión los artículos 7 y 54.

La Secretaria Senadora Verónica Delgadillo García: Como lo indica, señora Presidenta. Consulto a esta Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Señora Presidenta, le informo que no se admite a discusión.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: En consecuencia, quedan los artículos 7 y 54 en los términos del dictamen y se reservan para su votación nominal en lo particular.

Y en virtud de que hemos agotado la presentación de reservas y adiciones, háganse los avisos a que se refiere el artículo 58 del Reglamento del Senado, para informar de la votación de los artículos, solamente los artículos 7 y 54 en los términos del dictamen. Ábrase el sistema electrónico por tres minutos para recoger la votación de los artículos reservados.

La Secretaria Senadora Verónica Delgadillo García: ¿Algún Senador o Senadora hace falta de emitir su voto? El tablero sigue abierto, pueden emitir su voto.

Algún Senador o Senadora, vamos a levantar ya la votación.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Dé cuenta la Secretaría, por favor, con la votación.

VOTACIÓN

La Secretaria Senadora Verónica Delgadillo García: Le informo que hubo un total de 92 votos a favor, 8 votos en abstención... corrijo, en contra cero en abstención, de un total de 100 Senadoras y Senadores presentes.

La Presidenta Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila: Muchas gracias. En consecuencia, quedan aprobados los artículos 7 y 54 en los términos del dictamen. Queda aprobado en lo general y en lo particular el Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, **se remite al Ejecutivo Federal para los efectos del artículo 72 constitucional.**

SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

DECRETO por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DECRETA:

SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo Único.- Se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales

CAPÍTULO 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 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho 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 sistémico y 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 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 prehospitalaria: 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, seguridad vial y transporte terrestre;
- 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 propicia 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 LGTBTTIQ, 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 cm 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 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 Permisoria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;
- XXXIX.** Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- XL.** 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;
- XLI.** 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

- XLII.** 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;
- XLIII.** Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- XLIV.** Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- XLV.** 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;
- XLVI.** 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;
- XLVII.** 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;
- XLVIII.** Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- XLIX.** 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;
- L.** Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien 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;
- LI.** Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, 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;
- LII.** 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;
- LIII.** 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;
- LIV.** Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;
- LV.** Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- LVI.** 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;
- LVII.** 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;
- LVIII.** 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;

- LIX.** 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;
- LX.** Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;
- LXI.** 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;
- LXII.** 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;
- LXIII.** Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- LXIV.** 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;
- LXV.** 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;
- LXVI.** Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- LXVII.** Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- LXVIII.** 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;
- LXIX.** Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y
- LXX.** 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 mujeres y hombres;
- 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 quien 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 los 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. La Secretaría de Economía;
 - IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y
 - V. 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)** Propongan 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 éstos. 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

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 veinticinco 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 entorno 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 gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, 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 de 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 aquellas 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 la 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 prioridad, basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales;
- b) Semirurales;
- c) Urbanas, y
- 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 modalidades 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 un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres 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, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.

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, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Para efectos del párrafo anterior, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.

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 éstas, 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;
- III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y
- IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.

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 la Calidad, tomando como base 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 promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para 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, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.

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 del 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 la 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 permissionarias, 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 la 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 la 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, segura 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 éstos 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 el 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.

Ciudad de México, a 5 de abril de 2022.- Dip. Sergio Carlos Gutiérrez Luna, Presidente.- Sen. Olga Sánchez Cordero Dávila, Presidenta.- Dip. María Macarena Chávez Flores, Secretaria.- Sen. Verónica Noemí Camino Farjat, Secretaria.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a 10 de mayo de 2022.- **Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Lic. Adán Augusto López Hernández.- Rúbrica.**