



**DECRETO por el que se adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.  
(DOF 08-05-2023)**

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN  
Secretaría General  
Secretaría de Servicios Parlamentarios  
Coordinación de Servicios de Información, Bibliotecas y Museo.

PROCESO LEGISLATIVO

**DECRETO por el que se adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.**

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de mayo de 2023

PROCESO LEGISLATIVO	
01	02-09-2022 Cámara de Diputados. <b>INICIATIVA</b> con proyecto de decreto que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y de la Ley General de Educación, en materia de límites de velocidad en entornos escolares. Presentada por la Dip. Cynthia Iliana López Castro (PRI). Se turnó a las Comisiones Unidas de Movilidad, y de Comunicación. Diario de los Debates, 2 de septiembre de 2022.
02	16-11-2022 Cámara de Diputados. <b>DICTAMEN</b> de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. <b>Aprobado</b> en lo general y en lo particular, por 482 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 4 de noviembre de 2022. Discusión y votación, 16 de noviembre de 2022.
03	23-11-2022 Cámara de Senadores. <b>MINUTA</b> con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia a los límites de velocidad. Se turnó a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda. Diario de los Debates, 23 de noviembre de 2022.
04	28-04-2023 Cámara de Senadores. <b>DICTAMEN</b> de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y de Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de medidas de tránsito. <b>Aprobado</b> en lo general y en lo particular, por 64 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates 14 de marzo de 2023. Discusión y votación 28 de abril de 2023.
05	08-05-2023 Ejecutivo Federal. <b>DECRETO</b> por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de mayo de 2023.

02-09-2022

Cámara de Diputados.

**INICIATIVA** con proyecto de decreto que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y de la Ley General de Educación, en materia de límites de velocidad en entornos escolares. Presentada por la Dip. Cynthia Iliana López Castro (PRI).

Se turnó a las Comisiones Unidas de Movilidad, y de Comunicación.

Diario de los Debates, 2 de septiembre de 2022.

## **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL Y DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN, EN MATERIA DE LÍMITES DE VELOCIDAD EN ENTORNOS ESCOLARES**

# Diario de los Debates

Ciudad de México, viernes 2 de septiembre de 2022

**La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos:** Tiene la palabra la diputada Cynthia Iliana López Castro, del Grupo Parlamentario del PRI, hasta por cinco minutos, para presentar iniciativa con proyecto de decreto que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y de la Ley General de Educación, en materia de límites de velocidad en entornos escolares.

**La diputada Cynthia Iliana López Castro:** Con su venia, presidenta.

**La presidenta diputada Karla Yuritz Almazán Burgos:** Adelante, diputada.

**La diputada Cynthia Iliana López Castro:** Los siniestros viales son la primera causa de muerte para los niños en nuestro país, siguiendo y viviendo en un país donde se privilegia el uso del automóvil sobre las personas.

Todos los días mueren en el mundo 64 mil personas por siniestros viales. En nuestro país, 45 personas diarias mueren todos los días, 100 personas resultan lesionadas y solo en 2021 se registraron 13 mil 500 fallecidos por esta causa, convirtiéndose en uno de los años con más muertes por hechos viales en nuestro país.

Es alarmante que tantas personas mueran por siniestros viales y es la primera causa de muerte en el mundo entre 0 y 29 años. Ya no se llaman accidentes, porque los accidentes no se pueden prevenir, son siniestros viales, porque los siniestros viales sí se pueden prevenir y para eso es esta iniciativa.

Se ha elevado el número de muertes al año y nosotros tenemos la gran responsabilidad de actuar reduciendo el número de siniestros diarios, donde los principales afectados son los niños y niñas de nuestro país.

¿En qué podemos contribuir? Primero, destacar que el control de velocidad para entornos escolares es fundamental para garantizar la seguridad infantil y juvenil. También, proteger a las niñas, niños y jóvenes es dar solución a las muertes, lesiones, graves que hay en todo el mundo.

¿Cuál es nuestra meta de la Agenda 2030? Es reducir de aquí al 2030 la mitad de vehículos que viajan por encima de los límites de velocidad establecidos en zonas escolares y con eso reducir las muertes ocasionadas por siniestros viales.

Acudo a esta tribuna después de estar activamente participando en el Alto Foro Político de Naciones Unidas en materia de movilidad. Y les quiero decir, que esta iniciativa es una iniciativa mundial que se está presentando en todos los países y hoy me complace presentarla a nombre de México, para que se establezca en la Ley General de Movilidad, que recientemente aprobamos en el mes de mayo, que, en las escuelas por ley, no se vaya más allá de los 30 kilómetros por hora.

Que sea por ley que los gobiernos tengan que tener la señalización adecuada y que haya multas y consecuencias para los automóviles que no lo cumplan. Esta iniciativa, son dos cuestiones: bajar la velocidad y poder hacer la señalética vertical y horizontal clara y visible.

Y quiero dar algunos ejemplos internacionales que se están haciendo. En Turquía ya se redujo el 56 por ciento de las defunciones por siniestros viales, ya se empezó en Turquía. En Rumania se ha arrancado una campaña en todo el país para fomentar la educación vial. Y esto es porque la Organización Mundial de la Salud establece que la primera causa de muerte entre personas de 0 y 29 años son los siniestros viales.

Quiero darles un dato para concluir. Si ustedes tienen, si alguien tiene un accidente y el vehículo va a 50 kilómetros por hora, hay un 90 por ciento de posibilidades de que la persona fallezca. Si el vehículo va a 30 kilómetros por hora, es decir 20 kilómetros por hora menos, hay solamente un 10 por ciento de que la persona muera. Es decir, de 50 kilómetros por hora a 30, hay un 80 por ciento de probabilidad de que la persona pueda vivir.

Esta es una lucha de la sociedad civil. Esta es una lucha de organizaciones como WRDI, IDTP, Liga Peatonal, Céntrico y, por supuesto, la Alianza Nacional de Seguridad Vial que ha trabajado arduamente para la promoción y desarrollo de una agenda amplia e incluyente en materia de seguridad vial.

Nuestro compromiso como diputados del Partido Revolucionario Institucional y de la mano de ustedes, porque es una iniciativa mundial que hoy la estamos presentando en México, es que se haga realidad en las escuelas mexicanas. Que sea obligatoriamente a nivel nacional reducir los 30 kilómetros por hora afuera de todos los entornos escolares de nuestro país y con eso reduciremos la primera causa de muerte de los niños y niñas a nivel mundial y logremos tener entornos escolares seguros. Muchas gracias.

«Iniciativa que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y de la Ley General de Educación, en materia de límites de velocidad en entornos escolares, a cargo de la diputada Cynthia Iliana López Castro, del Grupo Parlamentario del PRI

La que suscribe, Cynthia I. López Castro, diputada a la LXV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 6, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esa soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de límite de velocidad en entornos escolares y señalética vial, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

"El hilo conductor de la política educativa mexicana ha sido el reconocimiento de una relación dialéctica entre la sociedad y la educación: la sociedad orienta a la educación y dicta sus características; más, a su vez, es guiada por la educación y es ésta la que siembra los proyectos que desarrollarán el futuro".

Así describió el maestro Jesús Reyes Heróles el círculo virtuoso que ha hecho posible la conquista de grandes logros en el Sistema Educativo Nacional, en el que el agricultor, el sembrador de razón y de sentido, ha sido el maestro, pieza central para llegar a una nueva y mejor sociedad.

La educación pertenece a la sociedad, pertenece a todas y todos los mexicanos; son ellos quienes la animan y la llevan a su máxima plenitud.

Hoy y siempre, la educación ha constituido el principal factor de movilidad social y crecimiento económico. Por esa razón, cualquier esfuerzo del Estado para destinar mayores recursos a la educación, debe verse como una inversión y no como un gasto.

Hoy, el Estado mexicano debe invertir recursos y capacidad para crear entornos educativos seguros, que permitan a la niñez y juventud desarrollarse en ambientes no solo sanos, sino libres de peligro.

Actualmente, los seres humanos se encuentran expuestos a una serie de riesgos asociados a las diversas manifestaciones que se han propiciado por naturaleza y otros tantos por la actividad del hombre, principalmente

fenómenos de origen geológico, hidrometeorológico, químico, sanitario y socio-organizativo (derivados del comportamiento desordenado de la población).

En todos estos casos, el Estado no debe encargarse únicamente de auxiliar las zonas de desastre afectadas por fenómenos naturales o accidentes humanos, sino que uno de los campos de acción fundamentales para proteger a la población es el de la prevención y el fomento de la cultura de la protección. Tal como lo asegura Ricardo Campos Huttich, es sólo a través del mejoramiento físico, mental y material, mediante planes de orden general y específicos debidamente preparados y coordinados que los individuos y la comunidad pueden llegar a mitigar los riesgos existentes en sociedad.

Es así como la preparación de los planes y programas, la coordinación de los recursos humanos y materiales, así como el diseño de directrices preventivas no son las únicas acciones que debe dirigir el Estado, sino que además se debe estimular una cultura que permita a los ciudadanos mexicanos actuar con solidaridad y responsabilidad ante situaciones de riesgo. Lo anterior estimula y fortalece nuestros mecanismos para prevenir el desastre, actuar de forma solidaria y fomentar el bienestar social.

En México cada día fallecen 40 personas en accidentes de tránsito, al tiempo de que casi 100 resultan lesionadas, lo cual provocó que en 2021 se registraran 13 mil 500 fallecidos, convirtiéndose en uno de los años más letales para nuestro país en accidentes viales (Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, SESNSP, 2022).

Lo anterior confirma la tendencia al alza que en territorio nacional se ha presentado desde hace siete años con un incremento sostenido de más de 30%.

Esta situación obliga que cada autoridad, en el cumplimiento de sus respectivas atribuciones, contribuya a definir las causas de los accidentes, así como en las medidas necesarias para su disminución y prevención.

Lo anterior no es exclusivo de nuestro país, sino que se presenta en diferente magnitud en cada uno de los 193 Estados que forman parte de la Organización de Naciones Unidas (ONU).

Por tal razón, dicha organización fue la convocante para un diálogo de alto nivel con el objetivo no solo de compartir diagnósticos y problemáticas, sino sobre todo soluciones compartidas y acciones coordinadas con el único fin de salvar vidas y evitar que cada día cientos de personas, en todo el mundo vean amenazada su calidad de vida por accidentes viales.

Como resultado de las conversaciones sostenidas en el marco de la Reunión de alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial, en las que México participó activamente, se acordó tomar las decisiones y acciones necesarias que permitan reducir en 50% las defunciones y los traumatismos causados por las colisiones de tránsito a más tardar en 2030.

Asimismo, los acuerdos se plasmaron en la Declaración de la Reunión de alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial.

Y se debe destacar que los entornos escolares resultan ser algunos de los más problemáticos, ya que 90% de los accidentes de tráfico ocurren en los países en desarrollo, convirtiéndose en la primera causa de muerte de niños y jóvenes entre los 5 y 29 años. Esa cifra revela la magnitud del reto para evitar que esos accidentes sucedan y con ello se evite el dolor familiar y la pérdida nacional de la población.

Familias enteras pueden caer en pobreza debido a la pérdida de la principal fuente de ingresos en accidentes automovilísticos o bien, los gastos médicos prolongados. Entre las causas de esa problemática en los países en desarrollo se encuentra la existencia de infraestructura deficiente y mala planificación urbana, sistemas de salud deficientes, protección social débil, falta de educación vial y desigualdades persistentes.

Es evidente que, debido al impacto negativo de los accidentes de tránsito, la seguridad vial debe ser tratada como una prioridad política para todas las áreas del gobierno, garantizando la seguridad de todos los ciudadanos.

De acuerdo con el estudio realizado por la empresa "Sin Tráfico", los entornos escolares representan una zona de alto riesgo para los menores y sus padres, al ser los lugares donde ocurrieron más accidentes en el año 2017.

El estudio revela que ese año se contabilizaron 478 hechos de tránsito en torno a zonas escolares en la alcaldía Cuauhtémoc, siendo 75 de ellos atropellamientos, mientras que en la alcaldía Benito Juárez fueron 367 y en Miguel Hidalgo 361, todas ellas de la Ciudad de México.

Para la realización del estudio se consideró un perímetro de 250 metros alrededor de los planteles escolares.

Por tales razones, el objetivo de esta iniciativa de adición es hacer escuchar las necesidades de millones de niñas, niños y jóvenes en la formulación de políticas de transporte y movilidad urbana, a través del establecimiento de límites de velocidad en entornos escolares.

Para lograr este cometido, además de la dirección de la autoridad, se requiere la participación decidida y comprometida de padres, estudiantes y maestros.

No estamos hablando de hacer grandes erogaciones presupuestales, sino de prácticas y sencillas acciones que permitan crear un cinturón de seguridad en torno a escuelas primarias y secundarias en todo el país, particularmente en las grandes urbes, con base en la señalización vial pertinente y visible que indique los límites de velocidad y advierta extremo cuidado al encontrarse en un entorno escolar.

En ese sentido, se propone añadir la definición de entorno escolar.

Aunado a lo anterior, se deben tomar medidas para introducir velocidades seguras, como límites de 30 km/h y con ello, ayudar a caminar y andar en bicicleta, con banquetas anchas, infraestructura de ciclovías y lugares apropiados para cruzar.

Esto también es un problema de justicia social. Frecuentemente, las comunidades más pobres son las más afectadas por calles inseguras.

Para cumplir con el objetivo de esta iniciativa, se propone adicionar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual es reglamentaria del párrafo 17 del artículo 4o constitucional y busca promover la coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

A continuación, se muestra el cuadro comparativo del texto legal vigente y el que se propone añadir a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de esta Soberanía la siguiente:

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de límite de velocidad en entornos escolares y señalética vial.

**Artículo primero.** Se adiciona la fracción XVII bis al artículo 3; el inciso a) de la fracción III del artículo 49, y la fracción XV al artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial Artículo 3 Glosario

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

...

**XVII bis. Entorno escolar. Espacio público adyacente al acceso o accesos a la escuela, incluyendo la calle a lo largo de la cuadra, así como las intersecciones en cada uno de los extremos de ésta.**

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, calles terciarias **y entornos escolares.**

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;

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, y

**XV. La colocación de señalética vial horizontal y vertical que sea clara y visible en los accesos a los centros escolares y el entorno de influencia de al menos 50 metros lineales en la calle, utilizando gráficos y/o colores de alto contraste que ayuden a reforzar la visibilidad y jerarquía de áreas peatonales.**

Transitorios

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

## Notas

1 Véase S/A, *Diagnóstico de Peligros e identificación de riesgos de Desastres Naturales en México*, México, Segob, Sinaproc, Cenapred, 2001.

2 Ricardo Campos Hüttich, *Protección Civil. Algunos aspectos de la organización de un Plan de Protección Civil (o Defensa Civil) para caso de Desastre Natural*, México, Universidad Autónoma del Estado de México, 1994, p. 26.

3 Jonás López, "Alertan por accidentes viales cerca de escuelas" en *Excélsior*, 14 de noviembre de 2018, Ciudad de México.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 2 de septiembre de 2022.– Diputadas y diputados: Cynthia Iliana López Castro, Alan Castellanos Ramírez, Ana Elizabeth Ayala Leyva, Ana María Balderas Trejo, Andrea Chávez Treviño, Angélica Peña Martínez, Augusto Gómez Villanueva, Blanca María del Socorro Alcalá Ruiz, Brenda Espinoza López, Carlos Alberto Manzo Rodríguez, Cecilia Márquez Alkadeh Cortés, Ciria Yamile Salomón Durán, Consuelo del Carmen Navarrete Navarro, Cristina Amezcua González, Diana María Teresa Lara Carreón, Eduardo Zarzosa Sánchez, Elizabeth Pérez Valdez, Enrique Godínez del Río, Eufrosina Cruz Mendoza, Eunice Monzón García, Frinné Azuara Yarzabal, Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, Héctor Ireneo Mares Cossío, Hiram Hernández Zetina, Ildefonso Guajardo Villarreal, Jaqueline Hinojosa Madrigal, José Guadalupe Ambrocio Gachuz, Karen Castrejón Trujillo, Karla Ayala Villalobos, Lázaro Cuauhtémoc Jiménez Aquino, Leobardo Alcántara Martínez, Lorena Piñón Rivera, Marcela Guerra Castillo, Marcia Solórzano Gallego, Marco Antonio Natale Gutiérrez, Margarita Esther Zavala Gómez del Campo, Marco Antonio Mendoza Bustamante, María de Jesús Aguirre Maldonado, María de Jesús Rosete Sánchez, María de los Ángeles Gutiérrez Valdez, María del Carmen Pinete Vargas, María del Refugio Camarena Jáuregui, María Elena Serrano Maldonado, Marisela Garduño Garduño, Miguel Sámano Peralta, Montserrat Alicia Arcos Velázquez, Nayeli Arlen Fernández Cruz, Nélida Ivonne Díaz Tejeda, Norma Angélica Aceves García, Pablo Gamboa Miner, Paloma Sánchez Ramos, Rafael Alejandro Moreno Cárdenas, Roberto Carlos López García, Roberto Valenzuela Corral, Rodrigo Sánchez Zepeda, Rubén Ignacio Moreira Valdez, Sayonara Vargas Rodríguez, Sue Ellen Bernal Bolnik, Tereso Medina Ramírez, Yeidckol Polevnsky Gurwitz, Yesenia Galarza Castro, Yolanda de la Torre Valdez (rúbricas).»

**La presidenta diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Muchas gracias, diputada Iliana López Castro. Túrnese a las Comisiones Unidas de Movilidad, y de Comunicación para dictamen.**





CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA

# Diario de los Debates

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS  
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Segundo Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidente  Diputado Santiago Creel Miranda	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año II	Ciudad de México, viernes 4 de noviembre de 2022	Sesión 23 Anexo I

## SUMARIO

### **DICTÁMENES DE LEY O DECRETO DE PUBLICIDAD Y A DISCUSIÓN**

#### LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. . . . .

**168**

**DICTAMEN DE INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE LÍMITES DE VELOCIDAD EN ENTORNOS ESCOLARES.**

Declaratoria de Publicidad.  
Noviembre 4 del 2022.



**HONORABLE ASAMBLEA:**

De la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión de la LXV Legislatura, le fue turnada para su estudio y dictamen la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE LÍMITES DE VELOCIDAD EN ENTORNOS ESCOLARES.**

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 39, numerales 1 y 2 y, 45, numeral 6, inciso e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción VI; 81, 82, 84, 85 y 157, numeral 1, fracción I, 158, numeral 1, fracción IV, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Comisión de Movilidad, somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente dictamen **en sentido positivo con modificaciones**, al tenor de los siguientes:

**ANTECEDENTES:**

I. Con fecha de 2 de septiembre marzo de 2022, la Diputada Cynthia Iliana López Castro, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Institucional, de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó la Iniciativa con y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria de la misma fecha.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó dictar el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Movilidad, para dictamen", para efectos de análisis y elaboración del

dictamen en cumplimiento con lo dispuesto por los artículos 82, 85 y 100 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

III. Mediante oficio Núm. DGPL 65-II-3-1050, de fecha 2 de septiembre de 2022, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 4164**, de la iniciativa con proyecto de decreto en comento.

### CONSIDERACIONES:

PRIMERO. La Comisión Dictaminadora realizó el estudio y análisis de los planteamientos contenidos en la Iniciativa, a fin de valorar su contenido, deliberar e integrar el presente Dictamen.

SEGUNDO. La Iniciativa con Proyecto que se dictamina, se sustenta en las consideraciones del proponente:

**"INICIATIVA QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE LÍMITES DE VELOCIDAD EN ENTORNOS ESCOLARES, A CARGO DE LA DIPUTADA CYNTHIA ILIANA LÓPEZ CASTRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI**

*La que suscribe, Cynthia Iliana López Castro, diputada a la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 6, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esa soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de calles escolares y escuelas seguras, al tenor de la siguiente*

*Exposición de Motivos*

*"El hilo conductor de la política educativa mexicana ha sido el reconocimiento de una relación dialéctica entre la sociedad y la educación: la sociedad orienta a la educación y dicta sus características; más, a su vez, es guiada por la educación y es ésta la que siembra los proyectos que desarrollarán el futuro".*

*Así describió el maestro Jesús Reyes Heróles el círculo virtuoso que ha hecho posible la conquista de grandes logros en el Sistema Educativo Nacional, en el que el agricultor,*



*el sembrador de razón y de sentido, ha sido el maestro, pieza central para llegar a una nueva y mejor sociedad.*

*La educación pertenece a la sociedad, pertenece a todas y todos los mexicanos; son ellos quienes la animan y la llevan a su máxima plenitud.*

*Hoy y siempre, la educación ha constituido el principal factor de movilidad social y crecimiento económico. Por esa razón, cualquier esfuerzo del Estado para destinar mayores recursos a la educación, debe verse como una inversión y no como un gasto.*

*Hoy, el Estado mexicano debe invertir recursos y capacidad para crear entornos educativos seguros, que permitan a la niñez y juventud desarrollarse en ambientes no solo sanos, sino libres de peligro.*

*Actualmente, los seres humanos se encuentran expuestos a una serie de riesgos asociados a las diversas manifestaciones que se han propiciado por naturaleza y otros tantos por la actividad del hombre, principalmente fenómenos de origen geológico, hidrometeorológico, químico, sanitario y socio-organizativo (derivados del comportamiento desordenado de la población)*

*En todos estos casos, el Estado no debe encargarse únicamente de auxiliar las zonas de desastre afectadas por fenómenos naturales o accidentes humanos, sino que uno de los campos de acción fundamentales para proteger a la población es el de la prevención y el fomento de la cultura de la protección. Tal como lo asegura Ricardo Campos Hüttich, es sólo a través del mejoramiento físico, mental y material, mediante planes de orden general y específicos debidamente preparados y coordinados que los individuos y la comunidad pueden llegar a mitigar los riesgos existentes en sociedad.*

*Es así como la preparación de los planes y programas, la coordinación de los recursos humanos y materiales, así como el diseño de directrices preventivas no son las únicas acciones que debe dirigir el Estado, sino que además se debe estimular una cultura que permita a los ciudadanos mexicanos actuar con solidaridad y responsabilidad ante situaciones de riesgo. Lo anterior estimula y fortalece nuestros mecanismos para prevenir el desastre, actuar de forma solidaria y fomentar el bienestar social.*

*En México cada día fallecen 40 personas en accidentes de tránsito, al tiempo de que casi 100 resultan lesionadas, lo cual provocó que en 2021 se registraran 13 mil 500 fallecidos, convirtiéndose en uno de los años más letales para nuestro país en accidentes viales (Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, SESNSP, 2022).*

*Lo anterior confirma la tendencia al alza que en territorio nacional se ha presentado desde hace siete años con un incremento sostenido de más de 30%.*

*Esta situación obliga que cada autoridad, en el cumplimiento de sus respectivas atribuciones, contribuya a definir las causas de los accidentes, así como en las medidas necesarias para su disminución y prevención.*

*Lo anterior no es exclusivo de nuestro país, sino que se presenta en diferente magnitud en cada uno de los 193 Estados que forman parte de la Organización de Naciones Unidas (ONU).*



*Por tal razón, dicha organización fue la convocante para un diálogo de alto nivel con el objetivo no solo de compartir diagnósticos y problemáticas, sino sobre todo soluciones compartidas y acciones coordinadas con el único fin de salvar vidas y evitar que cada día cientos de personas, en todo el mundo vean amenazada su calidad de vida por accidentes viales.*

*Como resultado de las conversaciones sostenidas en el marco de la Reunión de alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial, en las que México participó activamente, se acordó tomar las decisiones y acciones necesarias que permitan reducir en 50% las defunciones y los traumatismos causados por las colisiones de tránsito a más tardar en 2030.*

*Asimismo, los acuerdos se plasmaron en la Declaración de la Reunión de alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial.*

*Y se debe destacar que los entornos escolares resultan ser algunos de los más problemáticos, ya que 90% de los accidentes de tráfico ocurren en los países en desarrollo, convirtiéndose en la primera causa de muerte de niños y jóvenes entre los 5 y 29 años. Esa cifra revela la magnitud del reto para evitar que esos accidentes sucedan y con ello se evite el dolor familiar y la pérdida nacional de la población.*

*Familias enteras pueden caer en pobreza debido a la pérdida de la principal fuente de ingresos en accidentes automovilísticos o bien, los gastos médicos prolongados. Entre las causas de esa problemática en los países en desarrollo se encuentra la existencia de infraestructura deficiente y mala planificación urbana, sistemas de salud deficientes, protección social débil, falta de educación vial y desigualdades persistentes.*

*Es evidente que, debido al impacto negativo de los accidentes de tránsito, la seguridad vial debe ser tratada como una prioridad política para todas las áreas del gobierno, garantizando la seguridad de todos los ciudadanos.*

*De acuerdo con el estudio realizado por la empresa "Sin Tráfico", los entornos escolares representan una zona de alto riesgo para los menores y sus padres, al ser los lugares donde ocurrieron más accidentes en el año 2017.*

*El estudio revela que ese año se contabilizaron 478 hechos de tránsito en torno a zonas escolares en la alcaldía Cuauhtémoc, siendo 75 de ellos atropellamientos, mientras que en la alcaldía Benito Juárez fueron 367 y en Miguel Hidalgo 361, todas ellas de la Ciudad de México.*

*Para la realización del estudio se consideró un perímetro de 250 metros alrededor de los planteles escolares.*

*Por tales razones, el objetivo de esta iniciativa de adición es hacer escuchar las necesidades de millones de niñas, niños y jóvenes en la formulación de políticas de transporte y movilidad urbana, a través del establecimiento de calles escolares que se conviertan en áreas libres de automóviles, limpias, seguras y saludables, que brinden un espacio para que las y los niños sean niños, hablen, se desplacen, jueguen o hagan una pausa en el camino a la escuela, reduciendo el ruido, estrés, contaminación y riesgo de lesiones.*



*Para lograr este cometido, además de la dirección de la autoridad, se requiere la participación decidida y comprometida de padres, estudiantes y maestros.*

*No estamos hablando de hacer grandes erogaciones presupuestales, sino de prácticas y sencillas acciones que permitan crear un cinturón de seguridad en torno a escuelas primarias y secundarias en todo el país, particularmente en las grandes urbes.*

*La implementación de calles escolares en países como Italia, Bélgica y Reino Unido ha sido benéfica y se ha incrementado, sobre todo tras la pandemia de Covid-19 que ha forzado a adoptar nuevas rutinas y hábitos.*

*En ese sentido, se parte del principio que las calles escolares son universales, pero se pueden adaptar a las circunstancias locales.*

*Aunado a lo anterior, no toda calle se puede hacer completamente libre de automóviles, pero todas las calles pueden tomar medidas para introducir velocidades seguras, como límites de 20 km/h y tomar medidas para ayudar a caminar y andar en bicicleta, como banquetas anchas, infraestructura de ciclovías y lugares apropiados para cruzar.*

*Esto también es un problema de justicia social. Frecuentemente, las comunidades más pobres son las más afectadas por calles inseguras y aire tóxico.*

*¿Cuáles son algunas de las características de las calles escolares?*

- Se limita el acceso de vehículos motorizados cerca de las escuelas al dejar y recoger a niños.*
- Las restricciones están vigentes de 15 a 90 minutos, normalmente al final de la jornada escolar.*
- Solo los peatones y ciclistas pueden ingresar a las calles escolares.*
- El cierre de la vía se hace cumplir mediante señalización y una barrera física, cámaras o un diseño de la calle mostrando que la calle no está abierta a vehículos motorizados.*
- La restricción de paso no aplica para rutas de autobuses.*

*Para cumplir con el objetivo de esta iniciativa, se propone adicionar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual es reglamentaria del párrafo 17 del artículo 4o constitucional y busca promover la coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

*A continuación, se muestra el cuadro comparativo del texto legal vigente y el que se propone añadir a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:*



*Decreto por el que se adiciona la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de escuelas seguras y calles escolares*

*Artículo Primero. Se adiciona la fracción XVII bis al artículo 3; el inciso a) de la fracción III del artículo 49, y la fracción XV al artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:*

*Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*

*Artículo 3.*

*Glosario.*

...

***IX Bis. Calle escolar . Áreas libres de automóviles destinadas a brindar un espacio seguir para que las y los niños y jóvenes puedan ingresar y salir de sus planteles educativas sin enfrentar el riesgo de sufrir una lesión ocasionada por el tránsito vehicular.***

*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, calles terciarias y entornos escolares.***



- 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;*

*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, y*

**XV. Establecimiento de calles escolares en un perímetro no menor de 250 metros alrededor de centros escolares de Educación Básica.**

**Transitorio**

**Único.** *El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. "*

TERCERO. La Comisión Dictaminadora toma en cuenta que, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, apenas aprobada en mayo pasado, sin duda, ha sido motivada por la seguridad de todos en la vía pública, en la que podemos encontrar diversas reglas que fueron enfocadas para los menores y en aras de su mayor protección y bienestar

CUARTO. Esta Comisión considera que para que las ciudades de México sean más seguras se necesitan dos cosas: destinar mayor presupuesto para mejorar su infraestructura y contar con una normatividad que alinee los esfuerzos de seguridad vial en los tres órdenes de gobierno.

QUINTO. Datos de la Secretaría de Salud, estiman 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 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. 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.

SEXTO. Sobre este particular, tomando en consideración la construcción argumentativa que plantea la Diputada promovente, esta Comisión dictaminadora estima pertinente realizar un estudio tanto de derecho comparado, como de las políticas públicas comparadas sobre la forma en la que algunos Estados que forman parte de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) han regulado la seguridad vial en los entornos escolares.

- a) Argentina : En la República Argentina el 6 de febrero de 1995 fue promulgada la Ley de Tránsito (Ley N° 24.449), en la cual se regula el uso de la vía pública, consagrando como autoridades a la Gendarmería Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De este ordenamiento jurídico es posible resaltar que el artículo 51 establece los límites máximos de velocidad permitidos, destacando un apartado que deriva de la fracción e), a saber:

**"ARTÍCULO 51.- VELOCIDAD MÁXIMA.** Los límites máximos de velocidad son:

a) ...

e) Límites máximos especiales:

1. ...

3. En la proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;

4. ...".

Es decir, el anterior precepto normativo indica que en zonas escolares la velocidad máxima permitida será de 20 km/h, permitiendo así reducir cualquier tipo de accidente.

De igual forma, la nación Argentina a través del Plan de Seguridad Vial ha promovido programas como *Sube y Baja*, realizado en las comunas de la Ciudad de Buenos Aires, a través del cual se prevén y activan protocolos para organizar la entrada y la salida de



las escuelas, mejorar el ordenamiento del tránsito en los alrededores de los establecimientos educativos y aumentan la seguridad vial de alumnos y vecinos.

- b) Chile: En la República de Chile son tres los órganos del Estado dedicados a regular la seguridad vial: la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (unidad especializada de los Carabineros de Chile), y el Departamento de Seguridad Vial de la Dirección de Vialidad.

Por su parte, la legislación al efecto aplicable está encabezada por la Ley de Tránsito del 27 de diciembre de 2007, cuya última reforma fue del 11 de noviembre de 2018.

En este cuerpo normativo se establece en el numeral 146 lo siguiente:

**Artículo 146.-** Las Municipalidades en las zonas urbanas y la Dirección de Vialidad en las zonas rurales, en casos excepcionales, por razones fundadas y previo estudio elaborado de acuerdo a los criterios que contemple el Manual de Señalización de Tránsito para la determinación de las velocidades mínimas o máximas, podrán aumentar o disminuir los límites de velocidad establecidos en esta ley, para una determinada vía o parte de ésta.

Asimismo, las Municipalidades en las zonas urbanas, por razones fundadas, podrán establecer zonas de tránsito calmado en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.

Estas modificaciones deberán contar con informe previo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Secretaría Regional Ministerial competente, y deberán darse a conocer por medio de señales oficiales.

En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora.

El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente, en los lugares habilitados para ello, deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario, para continuar luego con la debida precaución.



Es decir, a pesar de que la regulación determina como facultad municipal establecer las velocidades mínimas o máximas, la propia Ley de Tránsito mandata como generalidad la observancia de límite de velocidad en zona escolar.

Asimismo, en el terreno de las políticas públicas, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito del gobierno de Chile aprobó en marzo de 2021 la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito, merced la cual se adoptaron nuevas medidas como lo es la inclusión de módulos de seguridad vial en los textos escolares e incorporar la información sobre cómo actuar en caso de siniestros de tránsito en instancias de educación escolar

- c) España. En el Reino de España, el Real Decreto 1428/2003, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, estipula en el Capítulo II "Velocidad", del Título II "De la circulación de vehículos" lo relativo a los límites de velocidad y los casos de moderación de esta.

Es el caso que el artículo 46 de dicho ordenamiento establece lo siguiente:

**"Artículo 46. Moderación de la velocidad. Casos.**

1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:
  - a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes y otras personas manifiestamente impedidas.
  - b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños.
  - c) ...".

Del anterior texto, es posible apreciar que existe una limitación a la velocidad que, en casos precisos como lo es la presencia de niñas y niños, los vehículos están obligados a detenerse.



Aunado a lo anterior, en cuanto a la política pública española, la Dirección General de Tráfico como organismo autónomo del Gobierno de España, dependiente del Ministerio del Interior, avaló este año 2022 la Estrategia de Seguridad Vial 2030, que se alinea con el propósito de la ONU y la Unión Europea de reducir en un 50% el número de personas fallecidas y heridas graves en siniestros viales.

Dentro de las medidas que se aplicarán se establece la inclusión de la educación vial en el currículo escolar y la modificación del reglamento General de Circulación para mejorar la protección de los colectivos vulnerables, donde se integra la atención prioritaria de áreas de especial consideración como los entornos escolares.

- d) Estados Unidos de América. De acuerdo con estudios elaborados por la organización *Safe Kids Worldwide* en Estados Unidos mueren aproximadamente 100 niños cada año al caminar hacia la escuela o desde esta, y otros 25 mil resultan heridos a causa de choques en zonas escolares.

Estados Unidos de América, al ser un Estado federal delega parte fundamental de la regulación de seguridad vial en zonas escolares a la jurisdicción que se trate, tanto estatal como de los condados; sin embargo, en la mayoría de los estados se establece alguna restricción expresa a velocidad en zona escolar.

Por ejemplo, en el caso de California la velocidad máxima en zonas escolares de 15 mph, mientras que en Florida va de 10 a 20 mph.

- e) Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. El Reino Unido destaca por contar con uno de los mejores índices de seguridad vial de Europa, con tan solo 27.5 muertes por millón de habitantes (Consejo Europeo de la Seguridad en el Transporte, 2021); razón por la cual llama la atención respecto a la forma y tratamiento regulador que se da a este tópico en dicha nación.

En primera instancia, las y los conductores registrados en el Reino Unido deben poseer un certificado de aptitud profesional. Ahora bien, en el caso de los entornos escolares, la norma *The Highway Code* establece en su Regla 208 que cerca de las escuelas se debe conducir despacio, estableciendo que ante la señal de advertencia de "Escuela" se debe disminuir la velocidad a lo mínimo.



Además, las autoridades locales del Reino Unido poseen la facultad en virtud de la *Road Traffic Regulation Act 1984* para regular el tráfico y restringir el acceso a efecto de:

1. Evitar el peligro para las personas u otro tráfico que utilice la carretera;
2. Facilitar el paso por la calzada de cualquier clase de tráfico;
3. Prevenir el uso de una vía por el tráfico vehicular cuando dicho uso es inapropiado dado el contexto de la calle.

En esta tesitura, es posible que las autoridades locales determinen el establecimiento de "Calles escolares", esquemas en los que se aplica una orden de gestión del tráfico en una calle alrededor de una escuela, restringiendo temporalmente el acceso a vehículos motorizados. Así, esa calle se convertirá en una zona segura para las y los estudiantes, en intervalos de tiempo que van de 30 a 45 minutos, solo entre semana y durante el periodo lectivo.

Cabe señalar que los residentes que viven y trabajan en una calle escolar podrán registrarse sin costo para una exención a dichas restricciones, a través de una insignia que se otorga con la cual no aplicará la limitante, aunque manteniendo los cuidados.

A ello hay que sumar que existen organizaciones civiles como *School Streets Initiative* que se dedican a promover y difundir información para salvaguardar las calles escolares.

SÉPTIMO. Esta Comisión considera como oportuno establecer un parámetro de velocidades que deberán respetarse en las zonas y entornos escolares de todo el país, por lo que se adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y seguridad Vial.

Por lo expuesto y fundado en las consideraciones vertidas anteriormente, los y las integrantes de la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el siguiente:



**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

**ÚNICO.** Se reforma y adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para quedar como sigue:

***Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.***

...

...

...

***I ... a III ...***

***a) 30 km/h en calles secundarias, calles terciarias y zonas y entornos escolares***

***b) ... a f) ...***

***VII ... a XIV ...***

...

...

**Transitorio**

**Único.-** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Legislativo de San Lázar a \_\_\_ de  
noviembre de 2022

16-11-2022

Cámara de Diputados.

**DICTAMEN** de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

**Aprobado** en lo general y en lo particular, por 482 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 4 de noviembre de 2022.

Discusión y votación, 16 de noviembre de 2022.

## DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

# Diario de los Debates

Ciudad de México, miércoles 16 de noviembre de 2022

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Continuamos con la discusión del dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Para fundamentar a nombre de la comisión, tiene la palabra la diputada Alma Delia Navarrete Rivera, hasta por cinco minutos.

**La diputada Alma Delia Navarrete Rivera:** Buenas tardes. Con la venia de la Presidencia.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Adelante, diputada.

**La diputada Alma Delia Navarrete Rivera:** Compañeras y compañeros diputados, el presente dictamen que hoy emana de la reciente y nueva Comisión de Movilidad de esta Cámara de Diputados, muestra el compromiso de continuar marcando un piso parejo para las y los mexicanos en materia de derechos humanos.

Ayer, en este pleno luchábamos por darle a México su primera ley en materia de movilidad y seguridad vial, hoy trabajamos para convertirle en una ley de vanguardia que esté a la altura de las recomendaciones nacionales e internacionales.

Mucho hemos hablado de la transversalidad e interdependencia de nuestro derecho a la movilidad, pues gracias a él podemos alcanzar y lograr otros derechos humanos, tales como el derecho a la salud, el derecho al libre tránsito, el derecho a la vivienda, el derecho al sano desarrollo y el derecho a la educación, este derecho tan noble, que representa una de las etapas de la vida más importante de los ciudadanos mexicanos, de las niñas, de los jóvenes y de los niños

De acuerdo a la encuesta de origen y destino realizada en la Ciudad de México, la escuela es, después del hogar, el lugar donde pasan más tiempo los niños, niñas y jóvenes, y donde más se realizan recorridos. El 33% de los viajes se dirigen a los planteles educativos, les siguen los viajes a comercios con un 22 %, trayectos a oficinas un 16 %, finalmente trayectos a fábricas o talleres un 7%.

Es decir, los desplazamientos escolares son una de las principales vertientes de la movilidad y es aquí donde surge la preocupación de la propuesta del presente dictamen y de la proponente la diputada Cynthia López Castro. Después, de febrero a septiembre del año 2019, hay estadísticas que dicen que hubo mil 633 personas atropelladas en zonas escolares, lo cual se traduce en 7 víctimas al día.

En resumen, todos tendríamos que estar de acuerdo y conscientes que nuestros entornos escolares no son seguros de-safortunadamente, la nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial actualmente indica que las vialidades



secundarias y terciarias deben tener una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora, esto en respuesta a las recomendaciones internacionales.

Por ello, este dictamen busca adecuar el marco normativo de conformidad con la publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para que la velocidad en entornos escolares y escuelas cuente con un límite entre 20 y 30 kilómetros por hora, toda vez que con ello se permitirá salvaguardar la vida e integridad de las y los estudiantes.

Es por ello, que respetuosamente solicitamos que sea de relevancia esta ley de límites de velocidad y este dictamen busca mejorar dicha problemática desde la acción y no desde la reacción.

Invitamos respetuosamente a favorecer a nuestras niñas, niños, jóvenes, adolescentes y estudiantes, ya que su derecho a la educación sea un sinónimo también de su derecho a la seguridad vial. Es cuanto, presidenta.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputada. Se concede el uso de la tribuna a la diputada Cynthia Iliana López Castro, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, hasta por cinco minutos. Ella es promotora de la iniciativa.

**La diputada Cynthia Iliana López Castro:** Con su venia, presidenta.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Adelante, diputada.

**La diputada Cynthia Iliana López Castro:** Donde hay niños se tiene que bajar la velocidad. Ningún niño, ninguna niña deberá de morir más en este país por siniestros viales. Y eso es un logro que el día de hoy, con todo el apoyo de todos los grupos parlamentarios, lo vamos a lograr en aprobar en esta ley.

Esta iniciativa es para proteger a los niños y niñas de México en las escuelas. Hoy lo podemos ver en las entradas y en las salidas de las escuelas los automóviles pasan a alta velocidad. No tenemos automóviles que puedan ir a menor velocidad, no está reglamentado en muchas partes del país, más que en Ciudad de México, Colima y Baja California.

Y nosotros queremos el día de hoy darle un apoyo, brindando seguridad a los niños y niñas de México, garantizando que afuera de las escuelas, en las zonas escolares, en los entornos escolares no se vaya a más de 20 kilómetros por hora.

El día de ayer recorrí la Escuela Primaria Andrés Bello, en Santa María La Ribera, 2 mil niños la matrícula. A las 2: 25 de la tarde, que estuve ahí, veía a los niños salir, los automóviles se atravesaban, las mamás corrían para detener a los niños. Y hoy somos uno de los países con más altos índices en siniestros viales, que sobre todo se registró en 2021.

Lo que el día de hoy estamos aprobando, compañeros y compañeras, con su apoyo y con su respaldo, es tratar de garantizar el derecho a la educación de todos los niños y niñas, pero también el derecho a la movilidad, que lo podamos garantizar con seguridad. ¿Y cómo lo vamos a hacer? Con la señalización adecuada, que todas las escuelas estén obligadas a poner las cebras peatonales, que todas las escuelas afuera tengan la señalización de 20 kilómetros por hora. Y solamente en las escuelas que están en carreteras se topará a 30 kilómetros por hora y en zonas primarias.

Con esta ley, que espero contar con el apoyo también del Senado de manera inmediata, estaremos garantizando que haya más seguridad afuera de las escuelas. Y esto ha sido una demanda, sobre todo, de las madres jefas de familia, de los padres de familia, que a la hora de recoger o llevar a sus hijos a la escuela han visto perder muchas vidas que nos duelen.

Por eso, el día de hoy el apoyo de todos los compañeros, de todos los partidos políticos y de todas las asociaciones, que les quiero mandar un fuerte abrazo, porque estuvimos trabajando todavía hoy en la mañana, a la Coalición de Movilidad Segura, muchas gracias por este apoyo, a ITDP, a WRI, muchas gracias por todo el acompañamiento, a la Alianza Nacional de Seguridad Vial.

Y quiero mandar desde esta tribuna un saludo a Jean Todt, que es el enviado especial en Naciones Unidas para temas de movilidad.

Les quiero platicar que en Naciones Unidas se promovió esta iniciativa a nivel mundial, que le agradezco a la diputada Aleida Alavez, porque estuvimos juntas en esa Convención en Naciones Unidas y nos comprometimos a llevarla a México y hoy estamos cumpliendo en que nuestro país es de los países que primero lleva esto a su ley. Y nos comprometimos a llevarlo a cabo, para salvar vidas.

Les quiero compartir que todos los días hay 64 mil siniestros viales en el mundo, nos han pedido cambiar el lenguaje y que ya no usemos la palabra accidente, porque un accidente no se puede prevenir, un siniestro vial sí. Y por eso, para combatir las muertes en siniestros viales es que presentamos esta iniciativa.

En México, 45 personas diarias fallecen por siniestros viales y desgraciadamente la primera causa de muerte, niños, adolescentes y jóvenes, de 0 a 24 años, son siniestros viales.

Entonces, con esta ley, que con sus votos se podrá lograr, estaremos garantizando o por lo menos intentar lo más que se pueda, a que las autoridades se vean obligadas a disminuir las velocidades afuera de las escuelas. A ir con los alcaldes, con los presidentes municipales, con nuestros gobernadores y por supuesto lo haremos aquí, en la Ciudad de México, para que se respete la velocidad afuera de las escuelas, a nivel nacional, en cada rincón, en cada municipio, en cada alcaldía y que no tope los 20 kilómetros por hora cuando están en vías secundarias y cuando están en vías primarias o en carreteras 30 kilómetros por hora. Este es un logro y es una muestra que cuando los diputados nos ponemos de acuerdo le servimos más a México. Muchas gracias.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputada. Con esta intervención se cierra el plazo para la presentación de reservas.

Consulte la Secretaría, en votación económica, si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general.

**La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel:** En votación económica se consulta a la asamblea si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Quienes estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Presidenta, mayoría por la afirmativa.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Suficientemente discutido en lo general.

Esta Presidencia informa que se ha presentado propuesta de modificación y adición del artículo 49 del proyecto de decreto, por lo que solicito a la Secretaría dé lectura a la misma.

**La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel:** Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.

Fracción III.

- a) 20 kilómetros por hora en zonas de hospitales, asilos, albergues y casa hogar;
- b) 20 kilómetros por hora en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias. Y hasta 30 kilómetros por hora en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras;
- c) 30 kilómetros por hora en calles secundarias y calles terciarias;
- d) 50 kilómetros por hora en avenidas primarias sin acceso controlado;
- e) 80 kilómetros por hora en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;
- f) 80 kilómetros por hora en carreteras estatales fuera de zonas urbanas, 50 kilómetros por hora dentro de zonas urbanas;

g) 110 kilómetros por hora para automóviles, 95 kilómetros por hora para autobuses y 80 kilómetros por hora para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal;

h) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 kilómetros por hora en cualquiera de sus accesos. Es cuanto, presidenta.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Consulte la Secretaría si se admite a discusión en votación económica.

**La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel:** En votación económica se pregunta si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Presidenta, mayoría por la afirmativa.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala: Se admite a discusión.**

No habiendo oradores para su discusión, consulte la Secretaría, en votación económica, si se considera suficientemente discutida.

**La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel:** 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. Presidenta, mayoría por la afirmativa.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala: Suficientemente discutida.**

Consulte la Secretaría, en votación económica, si se acepta.

**La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel:** En votación económica se pregunta si se acepta. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Presidenta, mayoría por la afirmativa.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala: Se acepta y se reserva para su votación nominal, con la modificación aceptada por la asamblea.**

En consecuencia, se instruye a la Secretaría abra el sistema electrónico de votación y la plataforma digital, hasta por siete minutos, para proceder a la votación del proyecto de decreto con la modificación aceptada por la asamblea.

**La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel:** 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 siete minutos, para que las y los diputados procedan a la votación del proyecto de decreto con la modificación aceptada por la asamblea.

(Votación)

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Ordene la Secretaría el cierre del sistema electrónico de votación. Procederemos a recoger el voto de viva voz.

**La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel:** Ciérrase 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 Noemí Berenice Luna Ayala:** Diputado Marco Antonio Almendariz Puppo, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**El diputado Marco Antonio Almendariz Puppo** (desde la curul): Gracias, presidenta. Marco Puppo, a favor, gracias.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputado. Diputada Johana Montserrat Hernández Pérez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

**La diputada Johana Montserrat Hernández Pérez** (desde la curul): Montserrat Hernández Pérez, a favor de esta iniciativa.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputada. Vía Zoom, diputado Marco Antonio Flores Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena.

**El diputado Marco Antonio Flores Sánchez** (vía telemática): A favor, a favor, presidenta. Marco Flores, a favor.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputado. Diputado Jaime Bueno Zertuche, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

**El diputado Jaime Bueno Zertuche** (vía telemática): Muchas gracias, diputada presidenta. Jaime Bueno Zertuche, a favor.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputado. Diputada Salma Luévano Luna, del Grupo Parlamentario de Morena.

**La diputada Salma Luévano Luna** (vía telemática): Gracias, presidenta. Salma Luévano, de Morena, a favor.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputada. Diputada Janicie Contreras García, del Grupo Parlamentario de Morena.

**La diputada Janicie Contreras García** (vía telemática): Sí. Janicie Contreras García, del Grupo Parlamentario de Morena, a favor.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputada. Si alguna o algún diputado falto de emitir su voto es momento de manifestarlo. Diputada Selene, del Grupo Parlamentario de Morena. Diputada Claudia Selene Ávila, del Grupo Parlamentario de Morena. Por favor, sonido a su curul.

**La diputada Claudia Selene Ávila Flores** (desde la curul): Muchísimas gracias, presidenta. Nada más, yo sé que no es precisamente el procedimiento, pero para dejar constancia de que mi voto anterior fue a favor de la iniciativa acerca de las mujeres contra una vida libre de violencia. Muchas gracias, y este me pareció que ya quedó, está fallando mucho mi aparato.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Si nos puede hacer favor de mandarlo por escrito para integrarlo al Diario de los Debates y que se registre su voto como debe ser.

**La diputada Claudia Selene Ávila Flores** (desde la curul). Sí, claro que sí, así será. Sí, presidenta, se hará lo conducente como jurídicamente procede. Gracias. Gracias.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias. Vía Zoom, diputado Del Razo Montiel, del Grupo Parlamentario de Morena. Diputado Esteban del Razo Montiel, del Grupo Parlamentario de Morena, si nos apoya abriendo el audio.

**El diputado Steve Esteban del Razo Montiel** (vía telemática): Esteban del Razo Montiel, Grupo Parlamentario de Morena, a favor.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputado. Diputada Mariana Mancillas Cabrera, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**La diputada Mariana Mancillas Cabrera** (vía telemática): Mariana Mancillas Cabrera, de Acción Nacional, a favor.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Gracias, diputada. ¿Alguna otra u otro diputado? Instruya la Secretaría el cierre de la plataforma digital para dar cuenta con el resultado de la votación.

**La secretaria diputada Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel:** Ciérrase la plataforma digital. Presidenta, se emitieron 482 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

**La presidenta diputada Noemí Berenice Luna Ayala:** Aprobado por 482 votos con la modificación aceptada por la asamblea. Aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. **Pasa al Senado de la República, para sus efectos constitucionales.**

**El Secretario Senador Ricardo Velázquez Meza:** De igual forma, se recibió de la Cámara de Diputados, MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, en materia a los límites de velocidad.



PODER LEGISLATIVO FEDERAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

**M I N U T A  
P R O Y E C T O  
D E  
D E C R E T O**

**POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**Artículo Único.-** Se adicionan los incisos a) y b), recorriéndose los subsecuentes en su orden, a la fracción III del párrafo tercero del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

**Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.**

...

...

...

**I. y II. ...**

**III. ...**

**a) 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar.**

**b) 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras.**

**c) a h) ...**

**IV. a XIV. ...**

...

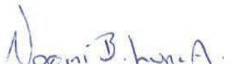
...



**Transitorio**

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

SELÓN DE SESIONES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN.- Ciudad de México, a 16 de noviembre de 2022.

  
Dip. Noemí Berenice Luna Ayala  
Vicepresidenta

  
Dip. Brenda Espinoza Lopez  
Secretaria



Se remite a la H. Cámara de Senadores  
para sus efectos Constitucionales  
Minuta CD-LXV-II-1P-177  
Ciudad de México a 16 de noviembre de 2022

  
Lic. Hugo Christian Rosas de León  
Secretario de Servicios Parlamentarios  
de la Cámara de Diputados.

Dé cuenta la Secretaría de los dictámenes inscritos en su primera lectura.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Tenemos la primera lectura del dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y de Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, el que contiene proyecto de Decreto por el que se adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de medidas de tránsito.

## PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(Dictamen de primera lectura)



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Honorable Pleno del Senado de la República:

112 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 RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

#### A. ANTECEDENTES.

1. En sesión celebrada el 23 de noviembre de dos mil veintidós se recibió de la Cámara de Diputados la Minuta con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
2. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-1P2A.-2888 signado por la Senadora Verónica Noemí Camino Farjat secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda.

#### B. CONTENIDO DE LA MINUTA.

La minuta materia del presente dictamen tiene como objetivo, el adicionar los incisos a) y b) recorriendo los subsecuentes en su orden a la fracción III del párrafo tercero del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar de la siguiente manera:

*Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.*

...

...

...

*I. y III. ...*

*III. ...*

*a) 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar.*

*b) 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras.*

*c) a h) ...*



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

IV. a XIV. ...

...

...

#### 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.** Quienes emitimos el presente dictamen, estimamos a bien señalar que 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.

A través de esta reforma, 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. ...*

*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*



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

*finés previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;*

XXIX-D. a XXXI. ...

Cabe señalar que, además de lo establecido en el artículo 73 fracción XXIX-C, se mandató al Congreso de la Unión, dentro del artículo Segundo 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.*

**TERCERA.** La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual se publicó el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación y, de conformidad con su artículo Primero Transitorio, entró en vigor al día siguiente.

Esta ley establece, entre otras cosas, lo siguiente:

- Las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;
- 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;
- Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
- 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;
- Establecer como principios de la movilidad y de seguridad vial la accesibilidad, calidad, confiabilidad, diseño universal, eficiencia, equidad, habitabilidad, inclusión e igualdad,



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

movilidad activa, multimodalidad, participación, perspectiva de género, progresividad, resiliencia, seguridad, seguridad vehicular, sostenibilidad, transparencia y rendición de cuentas, transversalidad; y, uso prioritario de la vía o del servicio;

- Crear el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como mecanismo de coordinación entre los tres órdenes de gobierno, así como los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación;
- Que las medidas que deriven de ella tengan 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;
- La jerarquía de la movilidad de la siguiente manera:
  - 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;
- Determinar que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial estará integrado por las personas titulares o representantes legales de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Transportes, la Secretaría de Economía, las entidades federativas y las autoridades que decida el Sistema, donde se preverá la participación de los municipios;

- Definir la movilidad como el derecho de toda persona a trasladarse y 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;
- Definir a la seguridad vial como 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;
- Establecer puntualmente los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares, así como para personas con discapacidad.
- Definir que 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;
- Establecer Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano, así como lo que deberán contener;
- Determinar que 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; y,



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- Establecer criterios para la movilidad con perspectiva de género y la movilidad del cuidado.

**CUARTA.** En materia de velocidades, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece una serie de disposiciones específicas que deben observarse por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, de conformidad con el objeto de la misma, el cual es "establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".

Las fracciones IX, XXV, XLIX y LVIII del artículo 3 de la Ley disponen lo siguiente:

*Artículo 3. Glosario.*

*Para efectos de esta Ley, se entenderá por:*

**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;*

**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;*

**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;*

**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;*



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Por su parte, dentro del artículo 5 Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros, la fracción II establece lo siguiente:

*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. a II. ...*

*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;*

*...*

Con relación a la seguridad vial de que le deben gozar todas las personas usuarias de las vías, las fracciones I y II del artículo 11 señala lo siguiente:

*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;*



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

...

Por su parte, dentro de los Criterio de Movilidad y Seguridad Vial, el artículo 31, en su fracción XVI señala:

*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. a XV. ...*

***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;***

...

Dentro de los Criterios para el diseño de la infraestructura vial, contenidos en el artículo 35, las fracciones II, VI y VIII de este, disponen lo siguiente:

*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*





DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

*infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:*

*I. ...*

*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. a V. ...*

*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;*

Por último, el artículo 49 Medidas mínimas de tránsito, dispone, en su fracción III lo siguiente:

*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*



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

*presente artículo.*

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

*I. a II. ...*

*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.*

Como bien se puede observar dentro de los artículos anteriores, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece criterios específicos para que las autoridades de los tres órdenes de gobierno generen las condiciones necesarias para que las velocidades se reduzcan en las vías del país, siendo que la propuesta contenida en la minuta materia del presente dictamen va en ese sentido.

**QUINTA.** Sobre la materia del particular, relativo al establecimiento de velocidades particulares en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar, así como en zonas y entornos escolares, quienes emitimos el presente dictamen coincidimos plenamente con la preocupación plasmada en la minuta que nos remitió la Colegisladora, principalmente porque



**DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

las niñas, niños y adolescentes se encuentran en una vulnerabilidad muy grande al transitar por las vías.

De acuerdo con datos del INEGI, "en 2020 el total de víctimas muertas o heridas en accidentes de tránsito en zonas urbanas fue de 75 mil 761 personas. Tres mil 826 fallecieron en el lugar del accidente y 71 mil 935 sufrieron algún tipo de lesión. Esto equivale a un 5.1% para fallecimiento y un total de 94.9% para lesiones".<sup>1</sup> Asimismo, "676 menores de quince años perdieron la vida en un siniestro de tránsito durante el 2020. Además, los accidentes viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes entre 15 y 29 años y la quinta entre la población general".<sup>2</sup>

Cabe destacar que en nuestro país, "el 71 por ciento de las causas de siniestros de tránsito son atribuibles a rubros como la imprudencia, falta de atención, uso del celular, velocidad excesiva, no utilizar el cinturón de seguridad, invasión del carril contrario y no respetar la distancia adecuada entre vehículos".<sup>3</sup>

En la Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, que se realizó del 17 al 23 de mayo de 2021, se estableció el término "Calles para la Vida", misma que tuvo como fin es hacer un llamado internacional a establecer límites de velocidad como una norma para salvar vidas. De esta forma, en la Semana Mundial se abogó "por establecer límites de velocidad de 30 km/h (20 mph) en las calles de zonas urbanas y promover apoyo local para dichas medidas con el fin de crear ciudades seguras, saludables, verdes y habitables".<sup>4</sup>

De esta forma, se estableció lo siguiente<sup>5</sup>:

- Seguras: Las calles con límites de velocidad de 30 km/h (20 mph), donde se mezclan las personas y los automóviles, son seguras porque ayudan a salvar vidas y a proteger

<sup>1</sup> Contra Réplica. Siniestros viales, principal causa de muerte en niños y adolescentes. 29 de septiembre de 2022. Disponible en: <https://www.contrareplica.mx/nota-Siniestros-viales-principal-causa-de-muerte-cn-ninos-y-adolescentes-202229920>

<sup>2</sup> Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Comunicado. *Emite SICT recomendaciones de seguridad vial para niñas y niños*. 28 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.gob.mx/set/prensa/cmite-sict-recomendaciones-de-seguridad-vial-para-ninas-y-ninos?idiom=es>

<sup>3</sup> *Ídem*.

<sup>4</sup> Organización Panamericana de la Salud. *Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial*. Disponible en: <https://www.paho.org/es/campanas/sexta-semana-mundial-naciones-unidas-para-seguridad-vial>

<sup>5</sup> *Ídem*.



**DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

de lesiones y muertes a los usuarios de las vías, especialmente a los más vulnerables: peatones, ciclistas, niños y personas mayores y personas con discapacidad.

- **Verdes.** Las calles limitadas a 30 km/h (20 mph) son verdes porque forman parte de los esfuerzos por conseguir una movilidad con cero emisiones de carbono, ya que promueven opciones de transporte sostenibles. Las calles donde se fomentan los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura, reducen la dependencia del automóvil (y la contaminación que provoca), contribuyendo así al cambio climático.
- **Saludables.** Las calles con límites de velocidad de 30 km/h (20 mph) son saludables porque fomentan la actividad física, ya que cuando las calles son seguras la gente opta más por caminar o ir en bicicleta.
- **Habitables.** Las calles limitadas a 30 km/h (20 mph) son adecuadas para la convivencia segura de todos sus usuarios (peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de automóviles) gracias a la reducción de la velocidad. En un momento de recuperación económica tras la pandemia de la COVID-19, la reducción de la velocidad en las calles debería beneficiar a todos, de manera que la gente no solo no pierda la vida en la carretera, sino que también pueda prosperar.

**SEXTA.** Por último, los y las integrantes de estas comisiones dictaminadoras, con relación a la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, destacamos que lo contenido en la minuta contribuirá al cumplimiento de las metas específicas siguientes:

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



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

*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.*

*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.*

**SÉPTIMA.** Como bien se analizó en las consideraciones anteriores, la tendencia internacional está enfocada a reducir los límites de velocidad en las vías con el fin de salvaguardar la vida y la integridad de las personas, principalmente las niñas, niños y adolescentes, por lo que la minuta materia del presente dictamen va claramente enfocada en dicho fin, por lo que quienes integramos estas dictaminadoras estimamos a bien aprobarla en sus términos.

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 RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

#### PROYECTO DE DECRETO

**POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

**Artículo Único.** – Se adicionan los incisos a) y b), recorriéndose los subsecuentes en su orden, a la fracción III del párrafo tercero del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

**Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.**

...

...

...

I. y II. ...

III. ...

a) 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar.

b) 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras.

c) a h) ...

IV. a XIV. ...

...



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

....

#### TRANSITORIO

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

**Senado de la República, a los 06 días del mes de diciembre de dos mil veintidós.**

28-04-2023

Cámara de Senadores.

**DICTAMEN** de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y de Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de medidas de tránsito.

**Aprobado** en lo general y en lo particular, por 64 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates 14 de marzo de 2023.

Discusión y votación 28 de abril de 2023.

**DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y DE MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE MEDIDAS DE TRÁNSITO**

**DIARIO DE LOS DEBATES**

**Sesión Pública Ordinaria Celebrada  
en la Ciudad de México, el 28 de Abril de 2023**

**El Presidente Senador Alejandro Armenta Mier:** Tenemos la discusión de un dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y de Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, que contiene proyecto de Decreto por el que se adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de medidas de tránsito.

Este dictamen recae a una minuta turnada el 23 de noviembre de 2022; se le dio primera lectura en la sesión del 14 de marzo de 2023.

**DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**(Dictamen de segunda lectura)**

**DOCUMENTO**

Debido a que el dictamen se encuentra publicado en la Gaceta Parlamentaria de hoy, consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que se omita la lectura de un dictamen.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Con gusto, señor Presidente. Consulto a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que se omita la 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)

Quienes se abstengan, favor de levantar la mano.

Sí se omite la lectura, señor Presidente.

**El Presidente Senador Alejandro Armenta Mier:** Se pregunta a los presidentes si desean hacer uso de la palabra.

Como lo permite el artículo 198 del Reglamento del Senado y debido a que el dictamen que nos ocupa consta de un solo artículo, se discutirá en lo general y en lo particular en un solo acto.

¿Algún Senador que desee hacer uso de la palabra?

En virtud de no haber oradoras ni oradores registrados, solicito a la Secretaría proceda a recoger la votación a través de lista de asistencia.



**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Con gusto, señor Presidente. Se va a recoger la votación.

Por favor, solicito a las Senadoras y Senadores manifiesten el sentido de su voto al escuchar su nombre.

Abreu Artiñano Rocío Adriana.

Aceves del Olmo Carlos Humberto.

Álvarez Icaza Longoria Emilio.

Álvarez Lima José Antonio.

Anaya Mota Claudia Edith.

Añorve Baños Manuel

Arias Solís Cristóbal, se registra el sentido de su voto a favor.

Armenta Mier Alejandro, se registra el sentido de su voto a favor.

Ávila Vázquez Katya Elizabeth, se registra el sentido de su voto a favor.

Ávila Villegas Eruviel

Tanya Carola Viveros Cházaro, se registra el sentido de su voto a favor.

Bañuelos Geovanna, se registra el sentido de su voto a favor.

Beltrones Sánchez Sylvana

Benavides Cobos Gabriela

Bermúdez Méndez José Erandi

Bolaños Cacho Cué Raúl, se registra el sentido de su voto a favor.

Bonilla Valdez Jaime

Botello Montes José Alfredo

Bours Griffith Arturo

Camino Farjat Verónica Noemí, la de la voz, a favor.

Caraveo Camarena Bertha Alicia, el sentido de su voto a favor se registra.

Cárdenas Mariscal María Antonia, se registra el sentido de su voto a favor.

Castañeda Hoeflich Clemente

Castañón Noé

Castro Castro Imelda, se registra el sentido de su voto a favor

Cervantes Rojas Elí César, se registra a favor.

Covarrubias Cervantes María Guadalupe, se registra a favor

Cravioto Romero César, se registra a favor.

Cruz Blackledge Gina Andrea

De la Sierra Arámburo Nancy

De León Villard Sasil, se registra a favor.

Delgadillo García Verónica

Dante Delgado

Raúl de Jesús Elenes, se registra a favor.

José Ramón Enríquez Herrera, se registra a favor.

Espino de la Peña Rafael, se registra a favor.

Fernández Balboa Mónica, se registra a favor.

Flores Hurtado Reyes, se registra a favor.

Fócil Pérez Juan Manuel

Fuentes Solís Víctor Oswaldo

Gaitán Díaz María Graciela, se registra a favor.

Galaz Caletti Eva Eugenia

Gálvez Ruiz Xóchitl

Gama Basarte Marco Antonio

García Cabeza de Vaca Ismael

García Conejo Antonio

García Hernández Gabriel, se registra a favor.

García Yáñez Ángel

Gómez Hernández Adolfo, se registra a favor.

Gómez Leal José Ramón, se registra a favor.

Gómez Urrutia Napoleón, se registra a favor.

González González María Merced

Guerrero Sánchez Martha, se registra a favor.

Gutiérrez Castorena Daniel, se registra a favor.

Harp Iturribarría Susana, se registra a favor.

Hernández Mora Citlalli, se registra a favor.

Hernández Ramos Minerva

Herrera Ruiz Gilberto, se registra a favor.

Jiménez Arteaga Rosa Elena, se registra a favor.

Kempis Martínez Indira

Lagunes Soto Ruiz Alejandra

León Gastélum Alejandra del Carmen

López Rabadán Kenia

Luévano Cantú María Soledad

Martínez Hernández Ifigenia

Martínez Simón Mayuli Latifa

Mayorga Delgado Nuvia Magdalena

Méndez Ortiz Casimiro, se registra a favor.

Mercado Castro Patricia

Meza Lucy, se registra a favor.

Micher Camarena Martha Lucía, se registra el voto en abstención.

Monreal Ávila Ricardo, se registra el voto a favor.

Moo Cauich Arturo del Carmen, se registra a favor.

Mora Arellano Elvia Marcela, se registra a favor.

Moreno Bastida Ricardo, se registra a favor.

Moya Clemente Roberto Juan

Narro Céspedes José, se registra a favor.

Navarro Acevedo Nadia

Núñez Sánchez Gloria Elizabeth

Ortiz Salinas Luis David

Osorio Chong Miguel Ángel

Padilla Peña Joel, se registra a favor.

Paredes Rangel Beatriz Elena

Paz Alonzo Raúl, se registra a favor.

Pech Vázquez José Luis

Peralta Suárez Ovidio Salvador, se registra a favor.

Pérez Astorga Ernesto, se registra a favor.

Pérez Flores Sergio, se registra a favor.

Pinedo Alonso Cora Cecilia, se registra a favor.

Piña Gudiño Blanca Estela, se registra a favor.

Eduardo Ramírez.

**El Senador Eduardo Ramírez:** A favor, siempre a favor de la patria.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Senador, es el sentido de su voto.

Senador Eduardo Ramírez.

**El Senador Eduardo Ramírez:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Gracias. Se registra a favor.

Ramírez Marín Jorge Carlos.

Rementería del Puerto Julen.

Reynoso Sánchez Alejandra Noemí.

Rivera Rivera Ana Lilia.

**La Senadora Ana Lilia Rivera Rivera:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra su voto a favor.

Rojas Loreto Estrella.

Romo Molina Eunice Renata.

Rojas Mancera Navor Alberto.

**El Senador Navor Alberto Rojas Mancera:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Rosales San Román Indira de Jesús.

**El Presidente Senador Alejandro Armenta Mier:** Honorable Asamblea...

Permítame, Secretaria.

Honorable Asamblea, les pido guardar silencio para escuchar el turno para la votación, si son tan gentiles.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Continúo, señor Presidente.

Ruiz Massieu Salinas Claudia.

Saldaña Cisneros María Guadalupe.

Salgado García Nestora.

**La Senadora Nestora Salgado García:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Salgado Macedonio Félix.

**El Senador Félix Salgado Macedonio:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Sánchez Arredondo Nancy Guadalupe.

**La Senadora Nancy Guadalupe Sánchez Arredondo:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Sánchez Cordero Dávila Olga.

**La Senadora Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Sánchez García Cecilia Margarita.

**La Senadora Cecilia Margarita Sánchez García:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Sánchez Hernández Gloria.

**La Senadora Gloria Sánchez Hernández:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Lilly Téllez.

Jesús Lucía Trasviña Waldenrath.

**La Senadora Jesús Lucía Trasviña Waldenrath:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Lilia Margarita Valdez Martínez.

**La Senadora Lilia Margarita Valdez Martínez:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Gricelda Valencia de la Mora.

**La Senadora Gricelda Valencia de la Mora:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Héctor Vasconcelos.

Antares Guadalupe Vázquez Alatorre.

**La Senadora Antares Guadalupe Vázquez Alatorre:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Josefina Vázquez Mota.

Manuel Velasco Coello.

**El Senador Manuel Velasco Coello:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Ricardo Velázquez Meza.

**El Senador Ricardo Velázquez Meza:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Freyda Marybel Villegas Canché.

**La Senadora Freyda Marybel Villegas Canché:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

González Yáñez.

**El Senador Gonzalo Yáñez:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Mario Zamora Gastélum.

Rogelio Israel Zamora Guzmán.

**El Senador Rogelio Israel Zamora Guzmán:** A favor.

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se registra a favor.

Juan Zepeda.

Y Damián Zepeda Vidales.

Pregunto si falta algún Senador o Senadora por emitir su voto.

Pregunto nuevamente si falta algún Senador o Senadora por emitir su voto.

Señor Presidente, procedo a dar la votación.

**El Presidente Senador Alejandro Armenta Mier:** Por favor, Secretaria.

#### **VOTACIÓN**

**La Secretaria Senadora Verónica Noemí Camino Farjat:** Se emitieron 64 votos en pro, cero en contra y una abstención, señor Presidente.

**El Presidente Senador Alejandro Armenta Mier:** Muchas gracias, Secretaria.

Queda aprobado en lo general y en lo particular el Decreto por el que se adiciona el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de medidas de tránsito. **Se remite al Ejecutivo Federal para los efectos constitucionales.**

## SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

### **DECRETO por el que se adiciona el artículo 49 de 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 ADICIONA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**Artículo Único.-** Se adicionan los incisos a) y b), recorriéndose los subsecuentes en su orden, a la fracción III del párrafo tercero del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

#### **Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.**

...

...

...

I. y II. ...

III. ...

- a) 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar.
- b) 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras.

c) a h) ...

IV. a XIV. ...

...

...

#### Transitorio

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

**Ciudad de México, a 28 de abril de 2023.-** Dip. **Santiago Creel Miranda**, Presidente.- Sen. **Alejandro Armenta Mier**, Presidente.- Dip. **María del Carmen Pinete Vargas**, 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 8 de mayo de 2023.- **Andrés Manuel López Obrador**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Lic. **Adán Augusto López Hernández**.- Rúbrica.