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

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

Exposición de Motivos

Sobre la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial

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

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

1. El reconocimiento del derecho que toda persona tiene a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

2. Establecer que el Congreso de la Unión tendrá la facultad para expedir leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias en materia de movilidad y seguridad vial.

3. Establecer la facultad de los Municipios para formular, aprobar y administrar los planes en materia de movilidad y seguridad vial. Así como la obligación de que cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los respectivos, deberán incluir criterios de movilidad y seguridad vial, en la planeación coordinada del desarrollo de dichos centros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor.

- Entre 1990 y 2017, los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio del 5.3% mientras que la población lo hizo a una tasa del 1.5%. En

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

consecuencia, las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados.

· En muchas ciudades del país, una gran parte de la población vive en zonas remotas, provocando que su gasto en transporte aumente. A nivel nacional, este gasto representa 19% del gasto total de los hogares, lo que equivale a un promedio de 1,815 pesos mensuales.

· En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado como el metro o Metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad.

· Tan solo en la Zona Metropolitana del Valle de México, en promedio, se llevan a cabo 11.5 millones de viajes diarios en transporte colectivo tipo microbús. Esto representa el 74% del total de viajes en transporte público.

· De un análisis del Índice de Movilidad Urbana se concluye que las ciudades con peor movilidad están asociadas a malos resultados en indicadores socioeconómicos, como lo son la población sin ingreso, población bajo la línea de bienestar y viviendas con piso de tierra.

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

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

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

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

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

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

Meta 3.9: Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la **contaminación del aire** el agua y el suelo.

Meta 3.d: Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana**, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional** y mundial.

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

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

- **Meta 13.2:** Incorporar **medidas relativas al cambio climático** en las políticas, estrategias y planes nacionales.
- **Meta 13.3:** Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la **mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.**
- **Meta 13.b:** Promover mecanismos para aumentar la capacidad para la planificación y gestión eficaces en relación con el cambio climático en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, haciendo particular hincapié en las mujeres, los jóvenes y las comunidades locales y marginadas

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

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

- **Meta 11.2:** De aquí a 2030 proporcionar **acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial** en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- **Meta 11.5: Reducir significativamente el número de muertes causadas** por los **desastres**, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.
- **Meta 11.6:** Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades incluso prestando especial atención a la **calidad del aire** y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- **Meta 11.7: Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros**, inclusivos y accesibles en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- **Meta 11.b:** De aquí a 2020 aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan **políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia** ante los desastres y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015 2030 la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

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

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

- **Meta 10.2:** De aquí a 2030, potenciar y promover la **inclusión social**, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición.
- **Meta 10.3:** Garantizar la **igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad** de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y **promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.**
- Por otro lado, los cruces escolares seguros, las vías públicas para las mujeres y las y los trabajadores deben ser una prioridad para el Gobierno mexicano, en atención a los **ODS 4, 5 y 8**, que buscan la **Educación de Calidad**, **Igualdad de Género**, y **Trabajo Decente y Crecimiento Económico** respectivamente, ya que proponen las siguientes metas:
- **Meta 4.7:** De aquí a 2030, asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante **la educación para el desarrollo sostenible y los estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia**, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible
- **Meta 4.a:** Construir y adecuar instalaciones educativas que tengan en cuenta las necesidades de los niños y las personas con discapacidad y las diferencias de género, y que ofrezcan **entornos de aprendizaje seguros, no violentos, inclusivos y eficaces para todos.**
- **Meta 5.1:** Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.
- **Meta 5.2: Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres** y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.
- **Meta 8.8:** Proteger los derechos laborales y **promover un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todos los trabajadores**, incluidos los trabajadores migrantes, en particular las mujeres migrantes y las personas con empleos precarios

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

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

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

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

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

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

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

Sobre el proceso de elaboración de la presente iniciativa

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

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

La Coalición Movilidad Segura está conformada por más de 60 organizaciones de la sociedad civil y especialistas, con presencia en 25 del país y, debe destacarse, ha impulsado este proceso legislativo desde el año 2014.[3] La Coalición agrupa a diversas organizaciones, personas expertas y profesionales en movilidad y seguridad vial, que han trabajado en colaboración para que todas las personas podamos transitar sin miedo por las calles y carreteras de México. Esta asociación ha impulsado la creación de mecanismos normativos, institucionales y financieros que aseguren la implementación de acciones efectivas para prevenir las muertes por accidentes viales desde los tres niveles de gobierno. Se trata de una red plural que pone en el centro a las personas, tomando en cuenta la perspectiva y las necesidades de los grupos vulnerables, para prevenir el dolor y la muerte en las vías.

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

[3] Coalición Movilidad Segura, 2021, http://coalicionmovilidadsegura.mx/

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

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

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

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

[4] Iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley General de Seguridad Vial, 2019. http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2019/04/asun_3872581_20190430_1556632324.pdf

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

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

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

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

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

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

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

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

[6] Transmisión en vivo por el Canal del Congreso https://www.canaldelcongreso.gob.mx/voda/reproducir/1_c4e2l7u8/Presentacion_del_Proyecto_de_Iniciativa_de_Ley_General_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_Modalidad_a_distancia

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

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

Objeto de la iniciativa

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

1. Establecer un piso mínimo legal para las 32 entidades federativas, retomando estándares ya reconocidos y efectivos a nivel local, en cuatro áreas clave: infraestructura vial, servicios de transporte, tránsito, y gestión de la demanda de movilidad.

2. Reconocer de manera explícita a las externalidades sociales, de salud, cambio climático, ambientales y económicas que tienen las políticas públicas de movilidad, la regulación y control de obras y actividades privadas y públicas, así como la inversión de recursos públicos.

3. Cumplir las metas asumidas por el Estado mexicano en materia de emisiones de gases de efecto invernadero, accidentes de tránsito, obesidad, calidad del aire, accesibilidad urbana y calidad, cobertura y asequibilidad de los sistemas de movilidad, en especial en las ciudades del país.

4. Proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas seguros.

5. Lograr una coordinación efectiva entre los tres órdenes de gobierno a través de la integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el cual se propone en esta iniciativa, y tiene por objeto la implementación

[7] La grabación del evento se puede ver en el siguiente enlace: https://fb.watch/3KrYNt6vbY/

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

Justificación de la Iniciativa

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

En este contexto, México es un país firmante de la Declaración de Estocolmo y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la que se refrendó el compromiso para lograr una reducción del 50% en las muertes y lesiones por siniestros viales y se pone un gran énfasis en la promoción de la movilidad activa como estrategia de seguridad vial, para el año 2030.[8]

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

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

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

---

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

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

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

A nivel nacional, las cifras oficiales indican que más de 15 mil mexicanos o mexicanas fallecen cada año por atropellamientos, choques, caídas y volcaduras. Una cifra alarmante e inaceptable de 12 fallecidos al año por cada 100 mil habitantes. Sin embargo, en lugar de considerarla una emergencia social, se ha normalizado tanto en la opinión pública, como en los discursos de los gobiernos. En este sentido, visibilizar a las víctimas es la mejor estrategia para convencer al público de este escenario no es, ni debe ser, normal o aceptable.[11]

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

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

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

[11] Centrico, 2019 http://niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-NUMV-2019.pdf
[12] Céntrico, 2019 http://niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-NUMV-2019.pdf
[13] Céntrico, 2019 http://niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-NUMV-2019.pdf

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

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

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

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

[14] SEDATU, 2019 Manual de calles, https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

[15] Furas, A.; Ramos, J.; Bahlla,K; et al. (Noviembre 2019). Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo. https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mejora_de_los_est%C3%A1ndares_de_seguridad_de_los_veh%C3%ADculos_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_a_trav%C3%A9s_de_la_adopci%C3%B3n_de_Reglamentos_ONU_y_sistemas_de_informaci%C3%B3n_al_consumidor_Informe_final_del_Proyecto_Bien_P%C3%BAblico_Regional_BPR.pdf

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

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

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

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

Contenido de la iniciativa

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

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

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

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

Índice

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

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

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

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

a. **Infraestructura vial**: comprende el diseño, construcción, mantenimiento y operación de las vías públicas.

b. **Servicios de transporte**: las actividades que se prestan para satisfacer las necesidades de traslado de personas y bienes.

c. **Tránsito**: el control de la circulación de vehículos en la vía pública para asegurar la protección y seguridad de todos los usuarios de la vía, el uso eficiente y adecuado de la red vial, y la reducción de externalidades sociales y ambientales.

d. **Gestión de la demanda de movilidad**: el conjunto de medidas, acciones y programas dirigidos a hacer más eficiente el sistema de movilidad a través de la reducción de la demanda del uso del automóvil particular.

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

a. **Registros**: servirán para coordinar instituciones y compartir información de licencias, registros, infracciones y demás instrumentos de control entre las 32 entidades y la federación.

b. **Diseño vial**: aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las vías públicas en beneficio de todos los usuarios de las vías, especialmente los más vulnerables.

c. **Uso de vehículos más seguros:** Alentar el despliegue de mejores tecnologías de seguridad en los vehículos, combinando la armonización de las normas internacionales pertinentes y la información a consumidores.

d. **Usuarios de la vía:** Promover disposiciones y mecanismos para reducir los factores de riesgo como la conducción a alta velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, así como aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad, dispositivos de retención infantiles, casco en el caso de motociclistas.

e. **Atención médica prehospitalaria**: Aumentar y mejorar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Título Primero. Disposiciones preliminares

Capítulo Primero. Objeto de la ley

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

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

Artículo 2. El derecho a la movilidad tiene las siguientes finalidades:

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

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

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

Capítulo Segundo. Glosario

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

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

vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a las personas usuarias, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todas las personas y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;

III. Atención médica prehospitalaria: es la otorgada al paciente cuya condición clínica se considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional; comprende desde los primeros auxilios que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias;

IV. Calle: Vía pública ubicada en un centro de población.

V. Centros de Población: Áreas constituidas por las zonas urbanizadas y las que se reserven para su expansión.

VI. Conurbación: Continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población.

VII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción prevista en favor de la seguridad de la vida y la salud de los usuarios vulnerables de la vía pública

VIII. Ecozona: Instrumento de regulación y fomento urbano ambiental, aplicable en un espacio delimitado del territorio, que tiene por objeto implementar políticas públicas y acciones específicas orientadas al desarrollo urbano sustentable y a la recuperación de la calidad del aire, conforme a la normativa general y especifica aplicable que al efecto se expida.

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

X. Evaluaciones de desempeño: las pruebas a las que se someten los vehículos nuevos, en relación con la regulación nacional, los estándares y las normas nacionales, normas o regulaciones internacionales vigentes o las que las sustituyan o actualicen.

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

XII. Externalidad: Los impactos positivos o negativos que genera la provisión de un bien o servicio y que afectan o que pudieran afectar a una tercera persona. Las externalidades ocurren cuando el costo pagado por un bien o servicio es diferente del costo total de los daños y beneficios en términos económicos, sociales, ambientales y a la salud, que involucran su producción y consumo.

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

XXVIII. Seguridad vial: Medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito.

XXIX. Servicio de transporte: el que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y bienes.

XXX. Siniestro vial o de tránsito: Cualquier suceso en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se producen efectos jurídicos.

XXXI. Sistema: Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

XXXII. Sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad.

XXXIII. Sistemas de detección automática: Dispositivos de medición de velocidades y flujos vehiculares y de personas a través de radares de velocidad, cámaras de foto detección y otras tecnologías, conectados con un centro de procesamiento y análisis.

XXXIV. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo.

XXXV. Subsistemas de movilidad: Cada uno de los componentes del sistema de movilidad, ordenados y diferenciados por su tipología o función.

XXXVI. Tráfico. Paso de vehículos o personas por un lugar.

XXXVII. Tránsito. Circulación de personas a pie y en vehículos por cualquier vía pública.

XXXVIII. Usuarios vulnerables de la vía pública: Los peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y sus pasajeros.

XXXIX. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes.

XL. Vehículo no motorizado: Aquellos que utilizan tracción humana para su desplazamiento, incluyen bicicletas y monopatines eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad máxima de 25 km/h.

XLI. Vía pública: todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario.

XLII. Vía recreativa: Vía pública cerrada temporalmente a la circulación de vehículos motorizados para formar una red de vías libres y seguras, donde peatones y ciclistas realicen actividad física, deporte o participar en actividades recreativas.

XLIII. Vialidad. Conjunto integrado de vías públicas; conforma la traza urbana de una ciudad.

XLIV. Víctima de siniestro vial. Personas físicas que hayan sufrido algún daño físico, mental o emocional, como consecuencia de un siniestro de tránsito. Se considerarán víctimas indirectas a los familiares o aquellas personas físicas a cargo de la víctima directa que tengan una relación inmediata con ella.

XLV. Zonas de gestión de la demanda. Polígono en el que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes y/o tamaño, a cambio del pago de una tarifa, el uso sistemas de control vial y regulación del tránsito; a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

XLVI. Zona Metropolitana: Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional;

Capítulo Tercero. Principios generales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 9. Sistema seguro. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuyan los factores de riesgo y eliminen la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

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

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

III. El resguardo de la integridad física de las personas es responsabilidad compartida de los responsables del diseño y operación de calles y servicios, de los responsables del control y vigilancia vial, de los responsables del diseño, comercialización y control de vehículos y de las personas usuarias;
IV. Se deben reconocer y garantizar los derechos de las víctimas, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, las leyes y los tratados internacionales;
V. Las decisiones deben ser tomadas con base en evidencias, para lo cual se debe establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional.
VI. Son necesarias acciones de concertación entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación;
VII. Todo diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad y accesibilidad de las personas más vulnerables y/o de movilidad limitada.

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

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

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

Título Segundo. Autoridades y distribución de facultades

Capítulo Primero. Autoridades

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

Artículo 13. Corresponde a la Federación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 22. Corresponde a las entidades federativas:

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

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

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

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

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

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

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

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

X. Proporcionar la información en la materia, por parte de las autoridades competentes a la Secretaría Ejecutiva del Sistema; y

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

Artículo 24. En el caso de las conurbaciones o zonas metropolitanas, las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada las acciones en materia de movilidad y seguridad vial, con apego a lo dispuesto en esta Ley y de la Ley General de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial.

Capítulo Segundo. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 25. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; se coordinarán para la integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el cual tiene por objeto la implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Quienes integran el Sistema tendrán la obligación en el ámbito de su competencia, de generar, difundir y compartir datos de calidad que avalen la asignación de los recursos presupuestales necesarios, para generar política pública enfocada al cumplimiento de su objetivo.

Artículo 26. Integración del Sistema. El Sistema estará integrado por los titulares de:

I. La Secretaría, quien ocupará la Secretaría Ejecutiva;
II. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
III. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
IV. La Secretaría de Economía;
V. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
VI. La Secretaría de Salud;
VII. Los Gobiernos de las entidades federativas;

VIII. El Instituto Nacional de Estadística y Geografía;
IX. Un representante de cada una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocida.

La representación de cada dependencia recaerá directamente sobre su titular, quien podrá designar un suplente que deberá tener nivel inmediato inferior, manteniendo voz y voto. En las reuniones el suplente contará con las mismas facultades que las personas propietarias. Se podrá invitar a representantes de los sectores público, social y privado, con voz, pero sin voto, cuando se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia u objeto.

Artículo 27. Facultades del Sistema. Las funciones de planeación, programación, gestión, control, evaluación e investigación del Sistema se ceñirán a las directrices del Plan Nacional de Desarrollo y al Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, priorizando la consecución de las siguientes acciones específicas:

I. Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la movilidad y seguridad vial;
II. Gestión integral de la infraestructura vial y de los servicios de transporte a nivel municipal, estatal y federal, a fin de que cumplan con principios y requisitos homologados establecidos en esta Ley.
III. Homologación de criterios progresivos para instrumentos regulatorios, económicos, fiscales y de control a fin de garantizar lo establecidos en esta Ley;
IV. Coordinar los registros estatales y federales relacionados con control vehicular y de conductores;
V. Establecer mecanismos, protocolos y demás disposiciones para garantizar la protección, atención y el acceso a la justicia para las víctimas de siniestros viales, incluyendo los servicios de atención médica, justicia penal y reparación del daño;
VI. Coordinar la información, seguimiento, documentación y evaluación de la materia de esta Ley.

Artículo 28. Reglamento del Sistema. La Secretaría Ejecutiva del Sistema elaborará el proyecto de reglamento para el funcionamiento del mismo y lo presentará a sus integrantes para su consideración y aprobación en su caso. En dicho reglamento se promoverá la participación, en el Sistema, de los sectores público, social y privado, en los términos que el mismo establezca.

Artículo 29. Secretaría Ejecutiva del Sistema. La Secretaría Ejecutiva del Sistema dará seguimiento a los acuerdos emanados del Sistema. Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, están obligadas a colaborar de forma eficaz con la misma, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

La Secretaría Ejecutiva del Sistema formulará el Programa Nacional de Seguridad Vial, con políticas públicas, objetivos, metas, acciones e indicadores concretos, articulados, integrales, medibles y controlables; respetando en todo momento lo establecido en esta Ley; y a su vez considerando todas las medidas posibles que garanticen el

desplazamiento seguro de todas las personas usuarias de las vías públicas, conforme a la jerarquía establecida en el artículo 6 de esta Ley.

Son atribuciones de la Secretaría Ejecutiva del Sistema las siguientes:

I. Coordinar y evaluar la implementación y operación del Sistema;
II. Establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes y programas de movilidad y seguridad vial;
III. Planear y evaluar políticas públicas, planes y programas de movilidad y seguridad vial;
IV. Coordinarse con el Registro Público Vehicular para el intercambio mutuo de información, a fin de fortalecer la movilidad y la seguridad vial;
V. Fomentar la realización de proyectos de investigación, desarrollo tecnológico e innovación que mejoren la movilidad y la seguridad vial y la administración de sistemas de información y datos para el seguimiento y evaluación del índice de siniestralidad vial;
VI. Impulsar investigaciones a través de las instituciones públicas o privadas especializadas, así como la difusión de sus resultados y aplicaciones;
VII. Participar en foros internacionales donde se discutan regulaciones en materia de esta Ley.
VIII. Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de realizar programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento, capacitación en la materia de esta Ley;
IX. Suscribir convenios de su competencia, así como formalizar otros instrumentos jurídicos vinculados con la movilidad y la seguridad vial;
X. Analizar y difundir los resultados de los estudios e investigaciones realizadas por las dependencias que tengan atribuciones en la materia;
XI. Promover y fomentar la integración de grupos de trabajo tendentes a la implementación de acciones en la materia;
XII. Proponer la adopción de medidas de carácter general para prevenir siniestros de tránsito;
XIII. Diseñar estrategias e instrumentos para la aplicación de las ciencias y tecnologías asociadas a la movilidad y seguridad vial, en coordinación con dependencias de los tres órdenes de gobierno, así como con las universidades, instancias de la iniciativa privada y organizaciones de la sociedad civil interesadas;
XIV. Emitir recomendaciones a las autoridades encargadas de la aplicación de la presente Ley, mediante las disposiciones jurídicas que se requieran para la aplicación de estándares técnicos y operativos para mejorar la movilidad y la seguridad vial;
XV. Revisar el marco regulatorio relacionado con sus funciones y, en su caso, realizar las propuestas de modificación que estime pertinentes;

XVI. Realizar las acciones que permitan reorientar el comportamiento de las personas usuarias de las vías públicas, incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de siniestros viales;
XVII. Publicar anualmente la estadística de seguridad vial a nivel nacional;
XVIII. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos en materia de capacitación y educación vial a las personas usuarias de las vías públicas;
XIX. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos para la incorporación de sistemas de seguridad en vehículos nuevos tanto privados, de transporte público de pasajeros y de carga;
XX. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas para la movilidad y seguridad vial;
XXI. Impulsar la participación de los sectores público, social y privado en la materia de esta Ley;
XXII. Coordinar investigaciones relevantes con la finalidad de hacer públicos los resultados; a fin de hacer recomendaciones a las autoridades competentes para la implementación de nuevas regulaciones de infraestructura, servicios de transporte, vehículos, circulación y seguridad;
XXIII. Realizar el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la movilidad y seguridad vial y la gestión del tránsito de todas las personas usuarias de la vía pública, con el fin de obtener, registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial y efectuar su análisis para determinar, cuantitativa y cualitativamente, de manera precisa y confiable el estado de la seguridad vial en el país, deducir los factores asociados a los siniestros de tránsito y evidenciar de manera continua y oportuna, la definición de indicadores, políticas públicas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad vial en el territorio nacional.
XXIV. Las demás que se deriven de los ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables en la materia.

Título Tercero. Instrumentos generales

Capítulo Primero. Información de la movilidad y seguridad vial

Artículo 30. Información de la Movilidad y Seguridad vial. El sistema de Información Territorial y Urbano previsto en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, deberá incluir información e indicadores sobre la movilidad y la seguridad vial que permitan el intercambio e interoperabilidad de la información que produzcan las autoridades de los tres órdenes de gobierno e instancias de gobernanza metropolitana, así como información sobre los planes y programas de movilidad y seguridad vial, acciones, obras e inversiones en la materia. El nivel de desagregación y escala será definido por la Secretaría.

Capítulo Segundo. Planeación de la movilidad y la seguridad vial

Artículo 31. Política de movilidad y seguridad vial. La Federación, entidades federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas y programas de movilidad y seguridad vial, a fin de cumplir con los objetivos establecidos en esta Ley.

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

Artículo 32. Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. En el ámbito federal, la Secretaría Ejecutiva del sistema será la encargada de elaborar el Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como un instrumento de planeación federal dirigido a las responsabilidades de asistencia técnica y financiera para la gestión de la seguridad vial. El Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será de carácter sectorial y su formulación y aprobación será de acuerdo con lo establecido en la Ley de Planeación.

Artículo 33. Programas Integrales de Movilidad y Seguridad Vial. En toda conurbación y zona metropolitana se deberá publicar un Programa Integral de Movilidad y Seguridad Vial, como el instrumento de planeación de las políticas de movilidad y seguridad vial en ese territorio, incluyendo la infraestructura vial y los servicios de transporte, y siendo obligatorio para todos los municipios del mismo. Las entidades podrán emitir las normas locales para regular estos Programas, incluyendo las reglas de coordinación entre gobierno estatal y gobiernos municipales para emitir el Programa, que deberá prever la participación de todas las autoridades involucradas. Cuando la conurbación se encuentre íntegramente dentro de un municipio, el Programa Integral de Movilidad y Seguridad Vial será municipal.

La Secretaría Ejecutiva del Sistema brindará apoyo y capacitación a las autoridades competentes en la elaboración de sus programas, así como apoyo presupuestal para su elaboración.

Artículo 34. Contenido de los programas integrales de movilidad y seguridad vial. Los programas integrales de movilidad deberán de considerar los siguientes lineamientos:

I. Considerar datos oferta y demanda de movilidad para diagnosticar y analizar la información, en relación con la información prevista en el Sistema de Información de Movilidad y Seguridad Vial.
II. Evaluar los indicadores del Sistema de Movilidad y Seguridad Vial, y considerar escenarios futuros de impactos de éstos, con el fin de dotar a las metas e indicadores de evaluación del programa, de una sólida justificación técnica relacionada con las metas del país.

III. Diseñar de manera participativa con la población y actores clave en cada conurbación y zona metropolitana, una visión colectiva de ciudad. Definir objetivos y estrategias a corto, mediano y largo plazo con base en esta visión.
IV. El Programa debe ser congruente con otros instrumentos de planeación, especialmente en materia de ordenamiento territorial, gestión del suelo, vivienda y medio ambiente.
V. El diseño de subprogramas, líneas programáticas y acciones (obras y proyectos) deberá poder vincular los objetivos con los instrumentos presupuestales, regulatorios, fiscales, económicos e institucionales que se propongan.
VI. Todo programa debe contener un plan de implementación con los responsables y coordinación institucional, así como una estrategia de evaluación continua, con los mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.

Capítulo Tercero. Financiamiento de la movilidad y la seguridad vial

Artículo 35. Sostenibilidad financiera. Es obligación del estado garantizar la sostenibilidad financiera de la infraestructura vial y de los servicios de transporte mediante mecanismos de transferencia de riesgos a operadores, o cuando se imponga una tarifa regulada a las personas usuarias, garantizando la cobertura de los costos de operación con los ingresos de estos servicios.

Artículo 36. Criterios de inversión pública. La inversión pública en materia de seguridad vial por parte de la Federación, las entidades Federativas, Municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, tomará en cuenta las acciones específicas del Sistema, al que se refiere el artículo 27 de la presente Ley.

Artículo 37. Instrumentos de financiamiento. Los instrumentos de financiamiento público deberán diseñarse para garantizar una adecuada distribución del riesgo, por lo que los gobiernos deberán considerar una diversificación adecuada de fuentes, el uso de financiamiento y subsidio cruzado, tarifas diferenciadas, medidas de mitigación o compensación y fondos complementarios estatales.

Serán instrumentos de financiamiento público los siguientes:

I. Fondo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial/Vertiente de Movilidad del Programa de Mejoramiento Urbano;
II. Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo;
III. Todos los demás instrumentos federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, que financien la movilidad y promuevan la seguridad vial.

Artículo 38. Fondo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial/Vertiente de Movilidad del Programa de Mejoramiento Urbano. Se constituirá el Fondo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial/Vertiente de Movilidad del Programa de Mejoramiento Urbano como

programa presupuestal, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en las zonas urbanas del país.

El Fondo financiará los siguientes rubros:

I. Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclista;
II. Diseño e implementación de registros, agencias, institutos y sistemas de información;
III. Actividades de promoción y educación de la movilidad sustentable;
IV. Diseño y planeación de servicios de transporte público;
V. Implementación de servicios de micromovilidad y bicicletas compartidas;
VI. Reforma de marcos legales y creación de normas y reglamentos;
VII. Diseño de programas, proyectos ejecutivos y planes de servicio/operación;
VIII. Diseño de protocolos, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la ley.

Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, podrán recibir recursos del Fondo para llevar a cabo programas, planes, proyectos, adquisición y obra civil. En cualquier caso, deberán cumplir los lineamientos que se emitan para efectos de acceder a los recursos del mismo.

Artículo 39. Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo. Se constituirá el Programa para el otorgamiento de Apoyos Recuperables y No Recuperables a Entidades del Sector Público y Entidades del Sector Privado, y la contratación de estudios y Asesorías o inversiones para desarrollar Proyectos de Infraestructura para el Transporte Masivo.

Artículo 40. Fondos estatales y municipales de movilidad y seguridad vial. Las entidades federativas y municipios deberán constituir instrumentos presupuestales, en el ámbito de sus facultades. Para ello se podrán usar recursos propios, transferencias y subsidios. En el caso de recursos propios, se podrán establecer fuentes de financiamiento complementarias como las siguientes:

I. Implementación diferenciada de impuesto a la tenencia vehicular enfocando el cobro al precio, potencia o emisiones de los vehículos;
II. Impuesto estatal a combustibles adicional al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, en términos de la Ley de Coordinación Fiscal y normativa complementaria;
III. Cobro de peajes y cargos por congestión para solventar la inversión, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, y compensar las externalidades del uso del automóvil;
IV. Subsidios cruzados en los servicios de transporte a través de tarifas diferenciadas;
V. Recuperación de plusvalías urbanas derivadas de inversiones de infraestructura a través del impuesto predial, de contribuciones de mejoras o de otros instrumentos fiscales;

VI. Cobro de tarifas de estacionamiento en vía pública;
VII. Impuesto o contraprestación por la construcción de estacionamiento en predios, y medidas de compensación e integración urbana por el impacto negativo ambiental de los nuevos viajes generados;
VIII. Otros instrumentos que defina cada entidad federativa y municipio.

La Federación a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público diseñará un esquema de incentivos fiscales a fin de retribuir a entidades y municipios que generen recursos internos, cuidando que el esquema no impacte de forma negativa en las entidades y municipios en zonas de bajo nivel socioeconómico.

Artículo 41. Evaluación social de proyectos. En los procedimientos y metodologías de evaluación y programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con movilidad, la federación y las entidades federativas deberán incluir los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.

En la evaluación del retorno social de la inversión, se considerarán los impactos y ahorros futuros en tiempos de recorrido por demanda inducida por el propio proyecto, en emisiones contaminantes y de efecto invernadero, en muertes y lesiones por siniestros de tránsito, por enfermedades relativas a falta de actividad física, y por inequidad en el acceso a los sistemas de movilidad.

Artículo 42. Criterio de movilidad sustentable en los presupuestos. Los presupuestos de la federación, entidades federativas y municipios deben estar dirigidos a garantizar el derecho a la movilidad de todos sus habitantes, mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural, respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas, y compensen adecuadamente las que no puede eliminar. Se priorizarán aquellos proyectos que contribuyan a lograr las metas de Desarrollo Sostenible.

Capítulo Cuarto. Participación

Artículo 43. Observatorio Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Se constituye el Observatorio Nacional de Movilidad como espacio de deliberación entre el gobierno federal, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial. Los integrantes, procedimientos, alcances y los demás elementos para su funcionamiento serán definidos a través de lineamientos publicados por la Secretaría Ejecutiva del Sistema.

Artículo 44. Instancias metropolitanas de participación. A fin de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas de movilidad, las leyes estatales deberán prever la creación de consejos u observatorios metropolitanos de movilidad, garantizando una diversa representación de sectores sociales. Los consejos deberán tener funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de administración pública involucrados. Las leyes estatales deberán incluir estructuras básicas de los

consejos, reglas básicas de operación y método de designación de sus miembros, observando el principio de paridad de género.

Capítulo Quinto. Registros de movilidad

Artículo 45. Registro de Movilidad. La federación y las entidades federativas integrarán un registro de movilidad que cuente con la información de los siguientes rubros:

I. El Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular.
II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia;
III. Operadores de servicios de transporte;
IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
V. Instrumentos de control de proveedores de soluciones de movilidad;
VI. Seguros registrados, incluyendo el tipo de seguro;
VII. Registro de infracciones cometidas y cumplimiento de sanciones;
VIII. Registro de siniestros de tránsito.

La Federación integrará una norma que homologue la información de los 32 registros en un solo registro único nacional, y permita relacionar los registros diferentes con el número de identificación vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, y con una clave de identificación única de conductores.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 km/hr y peso menor a 35 kg, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 46. Registro de Siniestros de Tránsito. La federación y las entidades federativas integrarán un registro de siniestros de tránsito que homologue conceptos, procedimientos, definiciones, protocolos y fuentes. El Secretario Ejecutivo del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial emitirá una norma para establecer los lineamientos de funcionamiento del Registro de Siniestros de Tránsito.

Será obligatorio para los primeros respondientes contar con un seguimiento de al menos 30 días en el registro de una persona lesionada por un siniestro de tránsito, de manera tal que se actualicen las consecuencias de un siniestro, tales como una lesión leve que se convirtió en grave, o una lesión grave que se acabó en una fatalidad.

Título Cuarto. Sistemas de movilidad

Artículo 47. Los sistemas de movilidad urbana tendrán su ámbito de aplicación en las zonas metropolitanas y/o conurbaciones e incluirán todo centro de población con el que exista una integración funcional. Todo sistema de movilidad urbana tiene cuatro subsistemas:

I. El subsistema vial
II. El subsistema de servicios de transporte

III. El subsistema de tránsito
IV. El subsistema de demanda de movilidad

Capítulo Primero. Subsistema vial

Artículo 48. Jurisdicción. Con excepción de lo previsto en materia de seguridad vial en la presente Ley, las vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellas operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías están regulados por las leyes de Vías Generales de Comunicación y la de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal. La presente Ley regula la construcción y operación de las vías estatales y municipales, así como los servicios de movilidad y el tránsito en esas vías. Cuando las vías de jurisdicción federal atraviesen áreas urbanas, éstas deberán cumplir con lo establecido en la presente ley.

Artículo 49. Calles. Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la vocación de la calle como un espacio público responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad. La función de movilidad se enfoca en el tránsito de peatones y vehículos. La función de habitabilidad se enfoca en la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute. La gestión pública sobre las calles debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de una jerarquización vial. La prioridad en el diseño y operación de las calles está definida en función de la jerarquía de movilidad prevista en el artículo 6 de la presente Ley.

Sección Primera. Categorización del subsistema vial

Artículo 50. Subsistema vial. El subsistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las calles, así como sus elementos inherentes e incorporados:

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

Artículo 51. Jerarquía vial. Las vías se categorizan en relación con su función en la red vial de un centro de población, conurbación o zona metropolitana:

I. **Autopistas y carreteras federales**: vías que entroncan con Estados Unidos, Guatemala o Belice, o que comunican a dos estados y conforman la red federal.
II. **Carreteras y caminos estatales**: vías no urbanas que comunican poblaciones dentro de un mismo estado, y que están a cargo de los gobiernos estatales.
III. **Carreteras rurales**: vías que conectan carreteras hacia poblaciones y zonas rurales.

IV. **Vías urbanas**: calles o vías en centros de población y conurbaciones. Pueden ser de jurisdicción federal, estatal o municipal.
    a. Vías primarias. Son vías de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado, entre las distintas áreas de la ciudad. Pueden ser carreteras o autopistas federales, vías de acceso controlado, avenidas continuas y avenidas con cruces a nivel.
    b. Vías secundarias o avenidas colectoras. Son vías cuya función es conectar las vías locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro de los barrios y colonias por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamiento, así como carga y descarga de mercancías.
    c. Vías terciarias o calles locales. Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias. Facilitan el tránsito entre la red primaria y colectora. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas.

Sección Segunda. Principios del sistema vial

Artículo 52. Diseño vial seguro. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios establecidos en la presente Ley.

El diseño vial de las calles deberá garantizar que, en caso de siniestro, la fuerza del impacto sea suficientemente bajo como para no causar la muerte ni lesiones graves a los usuarios involucrados.

Artículo 53. Espacios para peatones y ciclistas. A fin de garantizar la vocación de las calles, además de lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

I. El establecimiento de espacios para peatones y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros.

II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios que contribuyan a la sensación de confort de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra y de arbolado urbano, y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo. Asimismo, se buscará que el diseño del espacio público contribuya a una percepción de proximidad y de escala caminable.

III. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, con las dimensiones especificadas en el

Manual de calles, que al efecto expida la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano. Estas redes, deben de contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas, y espacios públicos para pausar.

Artículo 54. Movilidad de cuidado. En el diseño y planeación de los sistemas de movilidad, las autoridades competentes deberán fomentar la participación de las mujeres con la finalidad de incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad entre hombres y mujeres, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades de movilidad específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas;

Sección Tercera. Diseño y operación vial

Artículo 55. Diseño vial de carreteras. En el caso de vías de jurisdicción federal que no atraviesen zonas urbanas, los criterios técnicos de diseño deberán seguir los criterios de diseño geométrico, seguridad, impacto ambiental, señalamientos, instalaciones y elementos incorporados que defina la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conforme el Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras y las normas y manuales que para ello se emitan.

Artículo 56. Principios de diseño vial en calles urbanas. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, a través de los principios establecidos en el artículo 7 de la presente Ley, y la jerarquía de movilidad, especialmente respecto a lo siguiente:

I. Inclusión
   a. Perspectiva de género: Las calles deben tener las condiciones adecuadas para que exista igualdad de género, es decir, elementos urbanos que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas y mujeres, pueden acceder, ocupar y usar el espacio público en plenitud de condiciones.
   b. Diseño universal: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para el mayor número de personas, incluidas las personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, con limitación cognitiva, de género, identidad o edad, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.
   c. Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no ponen en riesgo a peatones y ciclistas, en particular a la niñez, personas mayores, con discapacidad o con movilidad reducida.

II. Seguridad

a. Diversidad de usos: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes.
b. Legibilidad: La uniformidad en el diseño y el orden que éste proporciona debe permitir que la calle sea entendida con facilidad por las personas usuarias de las calles. Las vías deben ser, por el propio diseño del espacio, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos.
c. Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.
d. Velocidades seguras: Las vías deben contar, por diseño, con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y los usuarios que en ella convivan.

III. Sustentabilidad

a. Conectividad: La calle debe formar parte de una red que conecte de manera eficiente orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte. En ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas.
b. Flexibilidad: La flexibilidad es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio, además tener un diseño flexible genera entre otros beneficios, facilitar adecuaciones futuras a un bajo costo.
c. Prioridad a la Movilidad Urbana Sustentable: Las geometrías, operación, materiales y elementos complementarios deben reforzar la jerarquía basada en los principios de diseño de calles, la vulnerabilidad y los beneficios sociales y ambientales. Incluso en proyectos enfocados en un tipo de persona usuaria, se deben abrir a opciones para las demás.

IV. Resiliencia

a. Calidad: La calle debe contar con materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo.
b. Permeabilidad: La calle no debe ser una barrera urbana, todo lo contrario, debe permitir el desplazamiento libre de peatones, ciclistas y otras personas usuarias de la vía, incluidos vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación.
c. Tratamiento de condiciones climáticas: El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera.

Artículo 57. Criterios de diseño vial en calles urbanas. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño y operación vial que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, específicamente los siguientes:

I. **Control de velocidad en vías primarias.** El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminación, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades adecuadas a la tolerancia humana a los choques. Las vías primarias de acceso controlado y circulación continua tendrán una velocidad de operación máxima de 80 km/h. Las vías primarias que no cuenten con acceso controlado tengan o no circulación continua tendrán una velocidad de operación máxima de 50 km/h. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión de la velocidad que incluya campañas de sensibilización y sistemas de control y sanción.
II. **Pacificación del tránsito.** Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y modos activos de movilidad. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño de 40 km/h máxima para calles secundarias y de 30 km/h máxima para calles locales, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar árboles y mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad.
III. **Diseño universal.** Todo nuevo proyecto para la construcción de calles deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo se deberán proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados , secciones, señales horizontales y verticales, diseños geométricos, infraestructura de soporte y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todos, sin discriminación alguna. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel.
IV. **Calles completas.** La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía consagrada en esta Ley. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones; carriles exclusivos para bicicletas; y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda.
V. **Intersecciones seguras**: Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente los patones; por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas,

establecer cruces a nivel y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores.

VI. **Vías saludables.** La salud como un derecho universal deberá reflejarse como parte integral de las vías. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas, como pueden ser masa vegetal, y otras barreras que regulen el ruido y la contaminación.

Artículo 58. Autopistas y carreteras en zonas urbanas. Cuando un tramo de carretera de jurisdicción federal se encuentre dentro de una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación y diseño, priorizando la movilidad y permanencia de quienes habitan en esos asentamientos. Las vías interurbanas deberán contar con el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Cuando no exista libramiento y una vía corte un asentamiento humano urbano, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad de las zonas urbanas.

Sección Cuarta. Instrumentos de diseño vial

Artículo 59. Manuales. Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito podrán ser definidos por cada estado, para lo cual podrán emitir manuales y normas técnicas que deberán considerar los tratados y convenios internacionales firmados por México. La Federación emitirá disposiciones administrativas necesarias sobre diseño vial seguro y dispositivos para el control del tránsito, con el objeto de establecer estándares nacionales que puedan retomar las entidades federativas e incorporarlas en sus instrumentos normativos y sus políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 60. Especificaciones. Todos los proyectos de infraestructura vial y la que esté en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial.

Los tres niveles de gobierno deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones administrativas aplicables, así como para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

Artículo 61. Estudios técnicos. Las entidades federativas normarán la realización de estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda, materiales, pavimentos, simulación de flujo de personas peatonas y usuarias de medios motorizados y no motorizados, y de estimación de beneficios sociales y ambientales, a fin de proponer y apoyar los planes de proyectos y planes de movilidad y seguridad vial, para garantizar

la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades en las calles. Las legislaciones locales establecerán la obligatoriedad de estos estudios que deberán considerarse como una herramienta de planeación, y no deben ser usarse como obstáculos para aprobar proyectos de movilidad no motorizada y transporte público.

Artículo 62. Auditorías de movilidad y seguridad vial. Los tres órdenes de gobierno llevarán a cabo auditorías en las etapas de planeación, proyecto y construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias y realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y en general, toda intervención que permitan evitar eventos graves;
II. Considerar la actualización de las normas, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas; y
III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y los choques contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables.

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

Capítulo Segundo. Subsistema de transporte

Artículo 63. Servicios de transporte. Se considerará servicio de transporte a la actividad que se presta para satisfacer las necesidades de traslado de personas y bienes y se clasificarán de la siguiente forma:

I. De personas: actividad de transporte de personas pasajeras que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad de éstas.
II. De carga: actividad que se presta para satisfacer las necesidades de traslado de bienes.
III. Mixtos: Es aquel destinado al transporte de personas y bienes, en vehículos adecuados para garantizar comodidad, seguridad e higiene de los usuarios y la carga transportada.

Artículo 64. Jurisdicción. Los servicios que se realicen en caminos de jurisdicción federal se considerarán en principio servicios de autotransporte federal y estarán regulados por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a menos que exista un convenio u otro mecanismo legal de coordinación.

Los servicios de transporte no incluidos en el párrafo anterior serán regulados por la presente Ley.

Artículo 65. Control de los servicios. Cada entidad federativa definirá, con apego a los criterios y principios establecidos en la presente Ley, las categorías de servicios de movilidad, en función de su propio contexto, y regulará su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta ley.

Los instrumentos de control expedidos para la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares incluye la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que le estará impedido a las entidades federativas, Municipios y demarcaciones de la Ciudad de México exigir cualquier tipo de permiso por su paso en sus respectivas jurisdicciones, dejando a salvo la regulación de tránsito a dichas entidades públicas.

Sección Primera. Principios y estándares mínimos

Artículo 66. Interés público. Es de interés público, y responsabilidad de las entidades federativas y municipios, garantizar que todos los servicios de movilidad cubran adecuadamente las necesidades de movilidad de todas las personas.

Los servicios de movilidad que presten directamente los gobiernos, empresas públicas, privadas o personas físicas, deben considerarse de manera integrada en cada región, y realizarse cumpliendo con estándares de confort, seguridad, accesibilidad, sustentabilidad, cobertura, confiabilidad y eficiencia, que garanticen el cumplimiento de sus derechos tanto a personas usuarias de los servicios, y personas usuarias de la calle y conductores.

Artículo 67. Principios de los servicios de transporte de personas pasajeras. Todos los servicios de transporte de personas pasajeras deben cumplir con los siguientes principios, para los cuales, la ley en cada estado deberá establecer indicadores específicos de cumplimiento:

I. **Confort**: Durante sus viajes, las personas usuarias deben disfrutar de estándares óptimos de confort, en especial deben poder disfrutar de niveles bajos de saturación, espacios interiores adecuados y limpios, así como los espacios y tiempos de espera.
II. **Seguridad**: El diseño de los vehículos, su estado físico-mecánico, su conducción y el control de conductores y personas usuarias, deben garantizar la seguridad tanto de pasajeros como de las personas usuarias de la vía.
III. **Accesibilidad**: Los vehículos, paradas y estaciones de los servicios de movilidad deberán asegurar el acceso efectivo de todas las personas en igualdad de condiciones, independientemente de sus condiciones y capacidades.

IV. **Sustentabilidad**: Se deberán optar por los modos de movilidad que menor impacto ambiental tengan, y cuando se opte por otros, las personas usuarias deberán pagar como tarifa o impuesto, el costo adicional del impacto al medio ambiente.
V. **Cobertura**: Los servicios deben ampliar su cobertura lo más posible, a fin de reducir la necesidad de transbordos, y para que los habitantes de las ciudades tengan el mayor número de opciones disponibles.
VI. **Confiabilidad**: Las personas usuarias deben tener la seguridad de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos, de manera que se puedan planear los recorridos de manera más precisa.
VII. **Eficiencia**: Los tiempos de recorrido deben ser suficientemente bajos para ser competitivos con los vehículos particulares. Se deberá considerar que la eficiencia reduce los costos de operación haciendo la tarifa más asequible sin comprometer la calidad del servicio.
VIII. **Transparencia**: Los datos de operación deben ser compartidos con entidades federativas y municipios, así como con proveedores de soluciones de movilidad, incluyendo ubicación de las unidades en tiempo real, registros de vehículos y conductores, y toda la información que sea relevante para garantizar niveles óptimos de servicio y seguridad a la persona usuaria.
IX. **Equidad de género**: Los servicios de transporte deben contemplar protocolos de actuación en contra de la violencia de género y acoso sexual, fortalecer la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, y atender las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva.

Sección Segunda. Integración de los servicios de transporte

Artículo 68. Ecosistema competitivo. Las autoridades competentes deberán promover ecosistemas y mercados competitivos de servicios de movilidad, y garantizar que no se formen ni propicien monopolios u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado, o barreras a la libre competencia, en los términos de la Ley aplicable, con el objeto de garantizar a las personas usuarias una adecuada accesibilidad a diversas alternativas de transporte.

En la regulación, control y operación de servicios de movilidad, las entidades federativas y municipios deberán promover la participación de operadores privados a través de los mecanismos contractuales y de control permitidos en las leyes. Estos mecanismos deben garantizar transparencia, equidad y certeza jurídica para operadores privados, a fin de que se puedan obtener índices razonables de rentabilidad en su operación, óptimos niveles de servicio y tarifas accesibles.

Las entidades federativas y municipios deberán fomentar y promover el uso de la innovación y la tecnología que permitan la implementación de soluciones eficientes y modernas en beneficio de toda la población.

Artículo 69. Operadores de servicios de transporte. Los servicios de transporte podrán ser operados directamente por entidades federativas o municipios, empresas públicas, privadas o personas físicas, bajo las normas que se establezcan en las legislaciones de cada entidad federativa. Los gobiernos deben focalizar su intervención como operadores de servicios de movilidad, en aquellos mercados de transporte que presenten distorsiones o limitaciones, en especial en áreas de baja demanda de transporte, y en áreas urbanas de alta densidad de actividades, a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

Artículo 70. Instrumentos de control de operadores. Es de interés público la planeación, diseño y operación de los servicios de transporte público, por lo que las entidades federativas deberán incorporar en sus legislaciones, los instrumentos de planeación y control que se requieran, a fin de garantizar que los servicios de transporte cumplan con las obligaciones y principios establecidos en esta Ley, y promueven la garantía efectiva del derecho a la movilidad de las personas.

Los instrumentos que establezcan las entidades federativas deben optimizar los niveles de servicio a las personas usuarias y garantizar el derecho a una movilidad asequible e inclusiva para todas las personas. Para ello, las entidades federativas deberán considerar las diferentes figuras legales disponibles como autorizaciones, contratos, concesiones, permisos, registros, vistos buenos, o cualquier otro, en función de las características de cada servicio de transporte, garantizando la competencia justa, evitar monopolios, la atomización excesiva de los servicios y esquemas competitivos que promuevan disputas por el pasaje que puedan generar reducción de los niveles de servicio o elevación excesiva de la tarifa.

Las concesiones para la prestación del servicio de transporte colectivo serán preferentemente a personas morales, salvo determinación específica y justificada en las entidades federativas, con base en sus atribuciones.

Artículo 71. Proveedores de soluciones de movilidad. Podrán constituirse como Proveedores de Soluciones de Movilidad, las entidades públicas, sociales o privadas. Las entidades federativas establecerán a un marco legal para que estos servicios puedan operar. Para ello, se deben seguir los siguientes criterios:

I. Los proveedores deben garantizar la privacidad en datos personales de las personas usuarias.
II. Se debe evitar que proveedores que además puedan operar servicios directamente, funcionen de manera monopólica.
III. Los operadores de servicios de transporte no podrán compartir canales de información de sus servicios de manera exclusiva a uno o varios proveedores.
IV. Las entidades federativas publicarán niveles de servicio exigibles para los proveedores, con los cuales se podrá controlar y evaluar su operación. Se debe proteger la información de las personas usuarias, evitar que quienes operan la

usen sin autorización expresa y garantizar que las entidades federativas tengan acceso a los datos de movilidad, pero no a los personales.

V. Las entidades federativas deberán evitar usar barreras de entrada que limiten la competencia, y deberán promover regulaciones que apoyen a los proveedores más débiles de manera que se eviten los oligopolios y monopolios.

Artículo 72. Niveles de servicio para transporte de pasajeros. Todo operador de servicios de transporte de personas pasajeras, tanto entidades públicas, sociales como privadas, deberá considerar estándares en el diseño, operación, vehículos y conductores, que se deberán traducir en niveles de servicio medibles y evaluables de manera pública, a través de un sistema de información entre organismos reguladores y operadores. Estos estándares, además de los que establezca la regulación local, aplican dependiendo de la modalidad del servicio, tanto para servicios de transporte colectivo como individual:

I. **Diseño**: Modelo contractual adecuado, paridad de género en dueños y directivos de los operadores y organismos públicos reguladores, dimensionamiento respecto a la demanda, accesibilidad e integración física, integración operacional e integración de tarifa y pago.
II. **Operación**: Plan operacional, eficiencia del servicio, regularidad y continuidad del servicio, horarios de operación, frecuencias de paso y velocidad de recorrido.
III. **Vehículos**: Diseño universal en interiores y accesos, buen estado físico-mecánico, control de externalidades, control de higiene interior y antigüedad de las unidades.
IV. **Conductores**: Capacitación en conducción y atención, protocolos de protección de personas usuarias, incluyendo acoso sexual, derechos laborales, verificación de antecedentes y paridad de género y normatividad de tránsito.

Artículo 73. Niveles de servicio para transporte de carga. Todos los servicios de transporte de carga deben cumplir con los siguientes principios, para los cuales, la ley federal y la de cada estado deberá establecer indicadores específicos de cumplimiento:

I. **Bajo en carbono.** Se diseñarán estrategias de reducción de viajes, eficiencia de vehículos y combustibles, con la finalidad de contribuir a las metas globales de reducción de emisiones.
II. **Eficiencia logística**. Los servicios deberán ser diseñados con base en criterios de mejora de la infraestructura logística, infraestructura y operación vial y el uso de tecnologías de la información.
III. **Seguridad**. Deben aumentarse tanto la seguridad de la cadena logística, como la seguridad vial de los servicios, en especial en las áreas pobladas.

Sección Tercera. Instrumentos de servicios de transporte

Artículo 74. Instrumentos de planeación y diseño. Para controlar la planeación y diseño de los servicios, las entidades federativas deberán definir en las leyes estatales, los instrumentos que se usen para cada uno de los siguientes procesos:

I. Planeación de los servicios, incluyendo estudios de demanda.
II. Asignación de operadores para cada uno de los servicios.
III. Asignación de proveedores de soluciones de movilidad y organismos reguladores.
IV. Diseño de política tarifaria y mecanismos de pago para los diferentes servicios.
V. Diseño e implementación de infraestructura de integración física.

Artículo 75. Instrumentos de control de operación. Para controlar la adecuada operación de los servicios, las entidades federativas deberán definir en las leyes estatales, los instrumentos que se usen para cada uno de los siguientes procesos: Control de niveles de servicio, protocolos de prevención y atención, control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, control y registro de conductores y política de tarifa y subsidios.

Capítulo Tercero. Subsistema de tránsito

Artículo 76. Reglamento Nacional de Tránsito. Para regular el tránsito de vehículos, conductores, personas pasajeras y peatones en las calles del país y preservar la integridad física de las personas usuarias, la federación emitirá un Reglamento Nacional de Tránsito.

Artículo 77. Principios de circulación. El Reglamento Nacional de Tránsito, deberá considerar por lo menos las normas generales de circulación siguientes:

I. La preferencia del paso en el cruce de vías públicas es de las y los peatones, excepto en cruces semaforizados cuando el semáforo explícitamente otorgue la preferencia de paso a quienes conducen vehículos, sin perjuicio de que al peatón en caso de que no haber tránsito vehicular que le permita el cruce, y con preferencia peatonal en el caso de vueltas de las personas conductoras de vehículos.
II. El derecho de peatones a cruzar calles en puntos no señalizados como cruces peatonales en los siguientes casos, en los cuales las personas conductoras deben circular con bajas velocidades y atención al camino:
    a. En calles con un carril de circulación.
    b. En puntos de alta demanda y cruce sistemático de peatones.
    c. En puntos en los que no haya ninguna alternativa mejor de cruce.
III. Las normas de preferencia de paso de vehículos en intersecciones deben estar claras, y con la excepción de vehículos de emergencia no depende del tipo de vehículo, sino de las características de las vías, el orden de llegada y los dispositivos y señales de preferencia explícitas en el lugar.

IV. Rebasar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; en el caso de vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.50 metros de separación lateral;
V. Otorgar a ciclistas la condición de conductores de vehículos, para los cuales no pueden imponerse restricciones especiales con la excepción de su circulación en carriles centrales de vías de acceso controlado cuando existan laterales como opción práctica de circulación.
VI. Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel, excepto en el caso de vías de acceso controlado.

Las disposiciones de este capítulo se deben complementar con las del Título Quinto de esta Ley.

Capítulo Cuarto. Subsistema de gestión de demanda

Sección Primera. Medidas de gestión de demanda

Artículo 78. Alcance. La gestión de la demanda de movilidad es el conjunto de medidas, acciones y programas dirigidos a gestionar los patrones de viajes que puede incluir disminuir la intensidad de uso o de los modos de transporte, de carga y pasajeros, de mayor costo social a la par que se fomentan incentivos para el cambio modal a modos sustentables y seguros.

Las autoridades federales, de las entidades federativas y municipales podrán implementar estas medidas, a fin de cumplir con el objetivo de reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta ley y en las demás leyes en materia de salud y medio ambiente, así como los convenios y tratados internacionales que ha firmado y ratificado el país.

Artículo 79. Interés público. Es de interés público la gestión integral de las calles y el control de aquellos elementos que generen impactos negativos a la salud, la integridad física, el medio ambiente y la calidad de vida.

El uso de las calles para la circulación y estacionamiento de vehículos está limitado a garantizar el interés público por lo que los gobiernos podrán establecer restricciones y pago por la circulación, acceso y estacionamiento cuando el interés público lo requiera.

Sección Segunda. Estacionamiento

Artículo 80. Gestión del estacionamiento. Las autoridades competentes de las entidades federativas deberán considerar en las disposiciones que al efecto emitan y que se refieran a gestión de estacionamientos, que estos son un equipamiento destinado a la movilidad motorizada, por lo que tiene beneficios para las personas usuarias de los vehículos motorizados y a la vez son un elemento generador de efectos negativos a través de la inducción de viajes en automóvil, por lo que deberá acatar la prioridad de los modos de movilidad establecida en esta Ley.

Artículo 81. Estacionamiento en predios. Las autoridades competentes de las entidades federativas y municipios deberán promover el control y reducción del estacionamiento, como medida de gestión de la demanda de movilidad, a través de las siguientes acciones:

I. Evitar exigir cajones de estacionamiento a obras nuevas de cualquier tipo, incluyendo vivienda, comercio, servicios o equipamiento, y
II. Establecer topes máximos y tarifas para la construcción de cajones de estacionamiento.
III. Procurar el establecimiento de controles por zona tomando como referencia la saturación vial, para garantizar que no se exceda la capacidad de la red vial local.

Todos los establecimientos y obras de comercio y de servicios deberán proveer espacios seguros y convenientes para el estacionamiento de vehículos para personas con discapacidad y bicicletas, en la cantidad y forma que dispongan las leyes estatales.

Artículo 82. Estacionamiento en vía pública. Las zonas urbanas de mayor demanda en las ciudades deben incluir programas de control del estacionamiento en vía pública a través de tarifas y disposiciones específicas que regulen la demanda de estacionamiento, a fin de que cumplan con los niveles de servicio de disponibilidad de cajones.

Los programas deberán ser diseñados y controlados por los gobiernos, y pueden ser operados tanto por la propia administración pública, entidades públicas o privadas, a través de contratos, convenios, concesiones, permisos u otro instrumento que garantice el funcionamiento eficiente y transparente del programa. Se debe fomentar en el marco de la regulación hacendaria, que los ingresos de estos programas aporten al desarrollo de la infraestructura local para apoyar la movilidad sustentable y la gestión de espacios públicos.

Los gobiernos podrán cambiar el uso de estacionamiento en vía pública cuando tengan un potencial para otras actividades de espacios públicos como ampliación de plazas, enseres de uso público, parques, banquetas, áreas verdes o infraestructura ciclista.

Artículo 83. Inventario de estacionamientos. Para efectos de dar cumplimiento a la presente sección, las entidades federativas y municipios deberán contar con un inventario actualizado de los cajones con los que se cuentan y clasificarlos en términos de sus características físicas, uso, tarifa y propiedad.

Sección Tercera. Instrumentos de movilidad

Artículo 84. Movilidad institucional y empresarial. Las entidades federativas, municipios, gobierno federal, en el ámbito de su competencia, fomentarán programas de movilidad en oficinas públicas y privadas, centros educativos, comercios, industria o

agroindustria, para promover entre empleados y personas usuarias, un uso menor del automóvil en sus desplazamientos desde y hacia esos puntos, que contribuya a disminuir la congestión, emisiones, y que contribuya a mejorar el entorno y la calidad de vida.

Las entidades federativas y municipios podrán diseñar un plan de implementación que incluya la identificación de empresas o centros generadores de viajes, los instrumentos que se requieran para generar incentivos a las empresas y entidades públicas para implementar programas de movilidad institucional y las medidas de incentivo que se pueden implementar como pueden ser la deducibilidad del gasto en transporte público o no motorizado, subsidios a la inscripción a aplicaciones de movilidad compartida o jornadas laborales más cortas.

Para gozar del beneficio descrito en el párrafo anterior, los programas de movilidad institucional deberán contemplar la eliminación del estacionamiento gratuito o subsidiado, el fomento del trabajo remoto, el escalonamiento de horarios, el uso del transporte público, la movilidad activa, el fomento al uso de servicios y programas corporativos la de movilidad compartida a empresas e instituciones que, por su tamaño o impacto de movilidad en la zona, les sean requeridos.

Además, en dichos programas, se fomentará el usó de flotillas seguras que contemplen los estándares de eficiencia y seguridad vehicular mejor evaluados.

Artículo 85. Zonas de gestión de la demanda. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o a cambio del pago de una tarifa, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

Las entidades federativas y municipios, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular y/o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante medidas de restricción de acceso y velocidad a vehículos por su potencia, emisiones y/o tamaño, o se sujete el acceso al pago de una tarifa de congestión.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual por parte de agentes públicos y operadores privados sujetos a un contrato de prestación de servicios, convenio, permiso, concesión o el instrumento que se establezca en la ley. Dicha medida deberá implementarse en el marco de una ecozona.

Artículo 86. Instrumentos fiscales. La federación, entidades federativas y municipios, en el ámbito de sus facultades, deberán considerar el uso de instrumentos fiscales para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad. Los instrumentos fiscales deberán buscar la equivalencia fiscal, es decir, que en la medida

de lo posible sean los beneficiarios directos o indirectos los que absorban el costo de las inversiones y gasto en movilidad, considerando el criterio de progresividad en cuanto a la responsabilidad de cada persona usuaria en la generación de costos sociales y ambientales.

Las disposiciones fiscales deberán fijar tarifas y contraprestaciones por el uso de la infraestructura vial y los servicios de transporte que reflejen de manera íntegra sus costos y beneficios sociales. Para esto se deben considerar el pago de mitigaciones y compensación de los costos sociales y ambientales generados, así como subsidios y exenciones en los casos donde se generen impactos sociales positivos.

Sección Cuarta. Instrumentos de desarrollo urbano

Artículo 87. Planeación territorial y urbana. Las entidades federativas y municipios integrarán la planeación territorial y urbana con la de movilidad, desarrollando legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, disminuir condiciones de segregación territorial al mejorar la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad, así como fomentar cercanía a oportunidades de empleo, atención a la salud, recreación, abasto y educación.

La planeación territorial y urbana, así como la de movilidad deberán ser congruentes con el Plan Nacional de Desarrollo, los Planes Estatales de Desarrollo, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y demás instrumentos de planeación aplicables.

Las autoridades federales, de las entidades federativas y municipios gestionarán conjuntamente las políticas de desarrollo urbano y de movilidad, entendiéndolo como un fenómeno interrelacionado que determina el nivel de desarrollo de un área, configura la estructura de las ciudades, impulsa el desarrollo y crea polos de atracción a través de la planeación de las redes inter e intraurbanas y el desarrollo de conjuntos urbanos industriales y urbanos alrededor de las vías de comunicación. Asimismo, impulsarán políticas encaminadas a recuperar la función social del suelo y generar una urbanización inclusiva, sostenible y participativa, mejorando la ocupación del suelo a través del aprovechamiento del suelo intraurbano.

Artículo 88. Proximidad. Las políticas y programas de ordenamiento territorial deberán promover políticas de proximidad que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos.

Artículo 89. Impacto de movilidad. Las entidades federativas deberán incorporar en sus legislaciones la evaluación de impacto de movilidad, el cual tendrá por objeto evaluar y dictaminar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras

y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad.

Título Quinto. Seguridad vial

Capítulo Primero. Tránsito seguro

Sección Primera. Principios

Artículo 90. Interés público. Es de interés público el control de la circulación de vehículos en la vía pública para asegurar la protección y seguridad de todas las personas usuarias de la vía: peatones, ocupantes y conductores de vehículos, el uso eficiente y adecuado de la red vial, y la reducción de externalidades sociales y ambientales.

La federación, las entidades federativas y municipios deberán aplicar los principios establecidos en esta Ley en los instrumentos normativos que expidan. Las disposiciones establecidas en esta Ley serán obligatorias, y conforman un conjunto de normas base para la protección del derecho a una movilidad segura consagrada en la Constitución.

Artículo 91. Protección de la integridad física. La movilidad en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todas las autoridades en el ámbito de su competencia deben adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de todas las personas, cuando estas transiten en las vías públicas del país.

Artículo 92. Responsabilidad diferenciada. Las personas usuarias de la vía deberán responsabilizarse del peligro que provocan para las demás personas usuarias, por lo que las obligaciones y sanciones que establezcan las leyes deben ser proporcionales al riesgo que generan. En el tránsito, las personas conductoras de vehículos en especial los motorizados, son responsables de proteger a las demás personas usuarias, en función de la mayor masa y potencia del vehículo que operan.

Artículo 93. Responsabilidad compartida. Para garantizar una movilidad segura y reducir los siniestros de tránsito más graves, se considerará que existe una responsabilidad compartida entre las personas usuarias de la vía, en especial quienes operan vehículos motorizados, quienes tienen la obligación de observar el cuidado y la precaución que se requiere con respecto a las circunstancias imperantes; quienes son responsables de la infraestructura vial en los gobiernos, que están obligados a garantizar un diseño vial seguro; los proveedores de vehículos, equipos, materiales y dispositivos, quienes deben cumplir con estándares de calidad y seguridad progresivos a los avances tecnológicos; y quienes son responsables de la aplicación de las normas de tránsito y de la operación vial.

Artículo 94. Peligro abstracto. En la definición de leyes y códigos penales, las entidades federativas considerarán el peligro que pueden generar las conductas, a fin de que establezcan obligaciones, prohibiciones, sanciones, penas e instrumentos acordes a ese peligro.

Artículo 95. Prioridad peatonal. En todo siniestro de tránsito en el que esté involucrado un peatón, se considerará que la responsabilidad es de la persona conductora del vehículo salvo prueba en contrario de que la intención del peatón era generar un daño.

Sección Segunda. Normas de seguridad

Artículo 96. Normas de seguridad para vehículos motorizados. Las entidades federativas deberán incluir en las normas de tránsito al menos las siguientes disposiciones:

I. Utilización de cinturón de seguridad de forma obligatoria para todas las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados exceptuando a motocicletas y vehículos de transporte colectivo;
II. Cualquier persona menor de 12 años deberá viajar en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en su caso un asiento elevador en los términos que establezca la Norma Oficial Mexicana aplicable por la autoridad competente;
III. Todos los vehículos motorizados deberán contar con estándares de seguridad de conformidad con lo establecido en el artículo 109 de la presente Ley;
IV. En vehículos motorizados el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada de acuerdo con las normas oficiales mexicanas respectivas;
V. El uso adecuado de casco de seguridad estandarizado que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia debe ser obligatorio para las personas conductoras y pasajeras de motocicletas y de bicicleta o monopatín eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad mayor a 25 km/h;
VI. La prohibición de manipular objetos distractores como teléfonos y tabletas al conducir; y
VII. La prohibición de conducir vehículos rebasando los niveles de alcohol en la sangre que determine la autoridad competente que debe ser congruente con los estándares internacionales, y que se establece en la presente Ley o habiendo consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto y de todos aquellos fármacos cuyo uso afecte su capacidad para conducir.

Sección Tercera. Velocidad

Artículo 97. Límites de velocidad. Los límites de velocidad en las vías corresponden a los siguientes:

I. 30 km/h en calles secundarias de menos de dos carriles por sentido, y calles terciarias.
II. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado y calles secundarias de dos o más carriles por sentido.
III. 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
IV. 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para camiones en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

Son exceptuados los vehículos de emergencia, siempre y cuando cumplan con las señales luminosas y acústicas establecidas en las disposiciones aplicables.

Capítulo Segundo. Conductores seguros

Sección Primera. Control de conductores

Artículo 98. Sistemas de detección automática. La federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus facultades, establecerán sistemas, aplicaciones y equipos automatizados de registro de infracciones de tránsito, que incluyan necesariamente el de los límites de velocidad. En la aplicación de las sanciones que deriven de estos sistemas se garantizará el derecho de audiencia previa.

Los sistemas de detección automático pueden ser utilizadas para cualquier infracción de tránsito que pueda ser identificada a través de una imagen o video, como pueden ser, exceso de velocidad, paso de luz roja, invasión a paso peatonal, vuelta prohibida, sentido contrario, uso de distractores al volante, no uso de cinturón de seguridad o estacionamiento prohibido.

Artículo 99. Alcoholimetría. Las autoridades en el ámbito de su competencia llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites establecidos en los lineamientos que emita la Secretaría de Salud, los cuales deberán considerar como punto de partida el establecimiento de una concentración máxima permitida de alcohol en la sangre de 0.05%, y de 0.025g/L en aire expirado.

En el caso de que alguna persona conductora dé positivo a una prueba de alcoholimetría durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un periodo de un año la licencia de conducir. La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana los datos de referencia para incluirlos en el historial de la persona conductora.

Cuando una persona conductora en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un siniestro vial, en un vehículo de carga, transporte escolar, vehículos de emergencia o transporte de personas pasajeras será acreedora a la suspensión de su licencia por cinco años y deberá volver a realizar los exámenes de licencias como primoconductor.

Artículo 100. Seguro obligatorio. Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación; será responsabilidad de la persona propietaria del vehículo.

El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia.

El Reglamento Nacional de Tránsito o en su caso las leyes y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito establecerán las particularidades, procedimientos y mecanismos de sanción respecto al seguro obligatorio.

Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros destinarán un complemento de las primas para cumplir con los objetivos de esta Ley de conformidad con las leyes que las regulan.

Sección Segunda. Licencias de conducir

Artículo 101. Para conducir vehículos motorizados dentro del territorio nacional, será necesario contar con una licencia vigente para conducir, del tipo requerido para el vehículo que se pretenda operar, expedida por la autoridad competente y previo cumplimiento de los requisitos establecidos en las disposiciones legales aplicables.

Artículo 102. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, harán las adecuaciones necesarias a su normatividad, para que a través de la autoridad competente, todos los aspirantes que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia de conducir, acrediten el examen de valoración psicofísica integral y el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias realizadas por una autoescuela certificada, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia. Asimismo deberá establecerse que las licencias no podrán tener una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

En el caso de que una persona solicite la licencia por primera vez o posterior a haber sido sancionado con la suspensión de la misma, deberá acreditar el examen teórico y práctico de conocimientos precedido de al menos 10 horas de entrenamiento en una autoescuela certificada.

Las personas que renueven su licencia deberán obtener un examen de valoración psicofísica integral, y un examen teórico orientado a la actualización de los conocimientos en factores de riesgo prioritarios.

Artículo 103. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, atenderán los lineamientos que al efecto expidan la Secretaría de Salud y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, respectivamente respecto de los contenidos y práctica de los exámenes de valoración psicofísica integral y teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y requisitos de emisión y renovación.-

Artículo 104. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se apegarán a los lineamentos para

la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico-prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus directores, instructores y evaluadores, expedidos por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, para la acreditación del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Artículo 105. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana deberá integrar un Registro Único de Licencias de Conducir con la información que le hagan llegar las autoridades competentes respecto de las licencias que emitan, como es el resultado del examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades, documentos presentados, infracciones o sanciones impuestas y cualquier información adicional que se considere necesaria para conocer el historial de la persona usuaria en todo momento y lugar. Para tal efecto se hará uso de las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información.

Para tal efecto las autoridades competentes para emitir las licencias de conducir se coordinarán junto con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana para que las licencias de conducir tengan como mínimo los siguientes datos: número único, nombre, fotografía, firma, huella digital, fecha de expedición, vencimiento y antigüedad, tipo o categoría, la autoridad que la emitió, Clave Única de Registro de Población (CURP) y restricciones.

Artículo 106. Cuando una persona conductora resulte responsable por sentencia ejecutoriada de un siniestro de tránsito en el que resulte el deceso de una persona o lesión grave, o bien por haber cometido alguna infracción a los reglamentos de tránsito en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes, se le suspenderá la licencia hasta que se cumpla con la sentencia. La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana los datos para el registro correspondiente en el historial de la persona conductora.

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

Artículo 107. Cuando por el motivo que fuere se actualice la suspensión de una licencia de conducir a una persona, ninguna otra autoridad podrá expedir otra durante el tiempo en el que se cumpla dicha sanción.

Capítulo Tercero. Vehículos seguros

Sección Primera. Vehículos nuevos

Artículo 108. Los vehículos nuevos y autopartes que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos ya sean fabricados en el país o importados, deben cumplir con la normativa técnica que en materia de seguridad vehicular sea emitida por la autoridad competente.

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

Solo a los vehículos nuevos que cumplan con la normativa técnica y con la presente Ley se les permitirá el tránsito por el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 109. La regulación técnica deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos que se comercialicen.

Los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad y sus especificaciones, deberán establecerse de acuerdo a los estándares correspondientes en los que se deberán incentivar y atender a las recomendaciones y mejores prácticas internacionales de los sistemas que han demostrado su eficiencia y adecuado desempeño para proteger la salud, la vida y la integridad de los infantes, peatones, ciclistas y motociclistas, además de las personas usuarias ocupantes de dichos vehículos.

Dichos estándares deberán de actualizarse progresivamente con el principio pro-persona y con ello responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves en el mundo.

Artículo 110. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por sí misma o a través de sus órganos desconcentrados, de acuerdo con las disposiciones reglamentarias que al efecto se expidan, establecerá mecanismos de evaluación de desempeño de seguridad vehicular en donde se realicen las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento de las especificaciones previstas en esta Ley y en las regulaciones técnicas aplicables.

Asimismo, establecerá un sistema de información público, claro y transparente de los resultados obtenidos en dichas evaluaciones sobre los niveles de seguridad vehicular.

Sección Segunda. Verificación vehicular

Artículo 111. Los vehículos en circulación han de ser verificados de sus condiciones físico-mecánicas periódicamente, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas que para tal efecto emita la autoridad competente, y con la periodicidad que se establezca en el Reglamento Nacional de Tránsito. Solo a los vehículos con condiciones físico mecánicas satisfactorias se les permitirá el tránsito, de acuerdo con las reglas que se establezcan en el Reglamento Nacional de Tránsito.

Artículo 112. Todos los vehículos que circulen en la república mexicana deben generar emisiones por debajo de lo que establecen las normas respectivas. Los gobiernos de las

entidades federativas y los municipios establecerán y operarán sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación, de conformidad con lo establecido en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y la legislación local en la materia.

Capítulo Cuarto. Víctimas de siniestros viales

Sección Primera. Derechos de las víctimas de siniestros viales

Artículo 113. Derechos de las víctimas. En todo proceso de carácter penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro vial, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

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

II. Recibir un trato de respeto a su dignidad, evitando su revictimización y cualquier elemento o situación que impida o dificulte el ejercicio de sus derechos.

III. Respetar su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla.

IV. Recibir atención médica y psicológica.

V. Reparación del daño que se le haya causado, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten.

Para tal efecto, las autoridades emitirán protocolos de actuación obligatoria dirigida a sus servidores públicos encaminados a garantizar estos derechos.

Artículo 114. Las entidades federativas deberán garantizar a través de su legislación penal, la creación de fiscalías especializadas que armonicen la respuesta a los ilícitos penales derivados de siniestros viales, garantizando la unidad de criterios y respuesta en esta materia, y de unidades de atención a víctimas, que se constituyan como centros de apoyo ante la ocurrencia del siniestro.

Sección Segunda. Atención médica prehospitalaria para víctimas de siniestros viales

Artículo 115. Es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en el marco de la legislación aplicable, implementar un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de los lesionados en sinestros viales, en términos de las leyes aplicables.

Artículo 116. Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, de acuerdo con el estándar aplicable, homologarán las características de las unidades de atención médica prehospitalaria para lesiones en siniestros viales, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia.

Artículo 117. Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno deberán observar los protocolos y normatividad aplicables en términos de la Ley General de Salud y sus disposiciones reglamentarias, a efecto de contar con centros reguladores de urgencias médicas, accesible mediante un número telefónico único a nivel nacional.

Artículo 118. El personal responsable de la atención médica prehospitalaria tiene que registrar e informar sobre el evento, características y personas involucradas, así como a la unidad de referencia, de acuerdo con la normatividad establecida por su institución.

Título Sexto. Infracciones y sanciones

Artículo 119. La vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones prevista en la presente Ley recae en las dependencias y entidades de la administración pública encargadas de la seguridad vial de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su respectiva competencia.

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

Transitorios

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

ARTÍCULO SEGUNDO. - El Ejecutivo Federal emitirá el reglamento de esta Ley, dentro de los 120 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

ARTÍCULO TERCERO. - El Sistema Nacional a que se refiere esta Ley, se instalara dentro de los 180 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

ARTÍCULO CUARTO. - La Secretaria de Seguridad y Protección Ciudadana tendrá un plazo de 545 días naturales a partir de su creación, para realizar la integración total del Registro Único Nacional de Licencias de Conducir, a través de una base de datos nacional que incluirá el registro de siniestros de tránsito, infracciones, reincidencias y sanciones aplicadas.

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

ARTÍCULO SEXTO. - Las autoridades de los tres órdenes de gobierno tienen que realizar todas las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de esta Ley en un plazo no mayor de 730 días naturales a partir de su entrada en vigor.

ARTÍCULO SÉPTIMO. A la fecha de entrada en vigor del presente Decreto, las menciones a Hecho o Incidente de tránsito previstos en leyes federales o estatales, así como en cualquier disposición jurídica que emane de las anteriores, se entenderán referidas a siniestro vial.

Dado en el Salón de Plenos de la Cámara de Senadores a los 10 días del mes de marzo de dos mil veintiuno.

Senadora Nancy de la Sierra Arámburo
Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo