



INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL A EFECTO DE CREAR LA SECRETARÍA GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

La suscrita, **Mayra Dolores Palomar González** Diputada Federal de la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72, párrafo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I; 77, numeral 1; 78 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la presente Iniciativa por la que se reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal a efecto de crear la Secretaría de Movilidad, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad es un derecho humano que se reconoce en la Declaración Universal de Derechos Humanos y otros tratados internacionales. Esto significa que todos los países tienen la obligación de garantizar la movilidad de sus ciudadanos y ciudadanas.

El derecho a la movilidad es fundamental porque es la garantía de que todas las personas puedan acceder a los lugares que necesitan para llevar a cabo su vida diaria, sin importar su origen, género, edad o condición física. La movilidad es esencial para el desarrollo económico, social, ambiental y cultural de las personas y las comunidades, así como tener una mejor calidad de vida.

Además, el derecho a la movilidad también está estrechamente relacionado con otros derechos humanos, como el derecho a la educación, el derecho al trabajo, el derecho a la salud y el derecho a la vivienda. Si las personas no pueden acceder a estos derechos básicos debido a la falta de movilidad, entonces su calidad de vida se ve gravemente afectada, los derechos especificados se encuentran consagrados en el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En este sentido, el derecho a la movilidad no se trata solo de tener acceso a medios de transporte, sino que implica también tener acceso a una infraestructura de transporte segura y sostenible,

servicios de transporte público de calidad, sistemas de movilidad inclusivos y equitativos, y la participación efectiva de la sociedad civil en la toma de decisiones sobre la movilidad, realización de estudios técnicos y de factibilidad para revisar periódicamente la calidad de transporte público y la falta del mismo para poder tomar acciones sustentadas y respaldadas en dichos estudios técnicos.

Planteamiento del Problema

El derecho a la movilidad en México tiene sus raíces en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, artículo 11, el cual, establece que "toda persona tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a salir de él, a entrar en él y a cambiar de residencia o domicilio, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes", de la misma manera, en el artículo 4º párrafo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos indica: "toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

México ha firmado diversos tratados y acuerdos internacionales en materia de movilidad y transporte, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas y promover el desarrollo de sistemas de transporte más seguros, eficientes y sostenibles. Algunos de los tratados y acuerdos más relevantes que ha firmado México en esta materia son:

1. **Convención de Viena sobre Tráfico Vial¹:** México firmó esta convención el 8 de noviembre de 1968 en Viena, Austria, el cual, establece las normas básicas de tráfico vial y circulación de vehículos en todo el mundo, la Convención es un Tratado internacional adoptado bajo la Organización de las Naciones Unidas (ONU) a través de la Conferencia sobre Tráfico Vial, el objetivo principal era unificar y armonizar las normas de tránsito y circulación vial entre los países firmantes.
2. **Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad²:** México firmó y ratificó esta convención en 2007, comprometiéndose a armonizar sus leyes y políticas con lo establecido, en donde, reconoce el derecho de las personas con discapacidad a la movilidad y al acceso al transporte público, información y comunicaciones, con ello, se

¹ <https://www.dipublico.org/10838/convencion-sobre-la-circulacion-vial-viena-8-de-noviembre-de-1968/>

² <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

garantiza el pleno goce de los derechos humanos y la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, eliminando barreras físicas, sociales y culturales.

3. **Acuerdo de Escazú³:** México firmó este acuerdo regional el 27 de septiembre de 2018, que tiene como objetivo garantizar el acceso a la información, la participación pública y la justicia en asuntos ambientales, incluyendo el transporte y la movilidad sostenible, posteriormente, México ratificó el acuerdo el 21 de abril de 2021, fecha en la que oficialmente el Tratado entró en vigor para el país, el motivo por el cual México lo firmó es para alinear la legislación mexicana con estándares internacionales sobre transparencia, participación ciudadana y acceso a la justicia ambiental, sobre todo, fortalecer la gobernanza ambiental, que participe la sociedad civil en decisiones sobre recursos naturales, energías, minerías y transporte.
4. **Acuerdo de París⁴:** México firmó este acuerdo el 22 de abril 2016 durante la ceremonia oficial celebrada en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York, fue por motivos del Día de la Tierra, y dicho Tratado Internacional tiene como objetivo limitar el calentamiento global a menos de 2 grados Celsius y promover la transición hacia un sistema de transporte más sostenible y eficiente en términos de energía, reducir emisiones de gases de efecto invernadero.
5. **Convenio Internacional sobre la Protección de los Derechos de Todos los Trabajadores Migratorios y de sus Familiares⁵:** México firmó y ratificó este convenio en 1990, que reconoce el derecho de los trabajadores migrantes al tránsito en igualdad de condiciones que los nacionales y sus familias, creación de políticas y programas para regular el trabajo migrante, acceso a servicios sociales y atención a sus familias, fortalecer leyes nacionales en materia de migración, transporte y derechos humanos laborales, este Convenio protege a los trabajadores migrantes y sus familias, sobre todo, promoviendo la cooperación internacional, México lo firmó y ratificó para garantizar que tanto los migrantes en su territorio como los trabajadores mexicanos en el extranjero tengan protección legal y social.

³ <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/631476/esp-acuerdo-de-escazu-inpi.pdf>

⁴ <https://unfccc.int/es/acerca-de-las-ndc/el-acuerdo-de-paris>

⁵ https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/doc/cartillas/13_Cartilla_Trabajadores_Migratorios.pdf



Además de estos tratados, México ha firmado otros acuerdos y convenios en materia de movilidad con diversos países y organismos internacionales, con el objetivo de promover la cooperación y el intercambio de buenas prácticas en materia de transporte y movilidad sostenible.

Desde entonces, el derecho a la movilidad se ha convertido en un tema cada vez más relevante en la agenda pública y política de México, y se han implementado diversas políticas y programas orientados a garantizar este derecho para todas las personas, incluyendo la creación del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN)⁶, la implementación de sistemas de transporte público masivo como el Metrobús y el Tren Maya, y la promoción de políticas de movilidad sostenible y accesible, el objetivo de la creación de FONADIN es promover proyectos a largo plazo relacionados con transporte, comunicaciones, energía y agua, pero sobre todo, impulsar la infraestructura pública y social, de la misma manera, otorgar apoyos financieros como lo es el subsidio, garantías, aportaciones a capital, con todo ello, se va a mejorar la competitividad y el desarrollo regional, tal y como ya se han hecho varios proyectos por ejemplo, la mejora integral de Gestión en Los Cabos, Baja California Sur, Proyectos de Transporte, Carreteras y Movilidad tal como lo hizo también con la conexión al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) con autopistas cercanas como Ecatepec-Pirámides, México-Pachuca y Circuito Exterior Mexiquense.

El 18 de diciembre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, cuya materia esencial fue establecer regulación en materia de movilidad y seguridad vial.

Al **artículo 4** se le adiciono un último párrafo:

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

El haber adicionado este párrafo al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es reconocer la movilidad como un derecho humano, anteriormente, la movilidad se veía solo como un tema de transporte o infraestructura, con la Reforma, se elevó a rango Constitucional el derecho de todas las personas a desplazarse libremente en condiciones seguras y dignas, con ello, se protegen a los peatones, ciclistas, personas con discapacidad, adultos mayores y usuarios del transporte público, siempre,



fortaleciendo la igualdad y la inclusión social, evitar la discriminación en el acceso a la movilidad y reducir las brechas entre zonas urbanas y rurales.

La Reforma abrió camino para la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en el año 2022, la cual, establece obligaciones para los tres niveles de gobierno en materia de seguridad vial, planeación urbana y transporte, la movilidad se toma como un derecho fundamental, asegurando que el Estado garantice a la población en general un traslado seguro, accesible, equitativo y sostenible.

Se reformó en diciembre de 2020 la fracción XXXIX-C, del artículo 73 de la constitución a efecto de que el Congreso de la Unión tuviera la facultad de expedir leyes generales en materia de movilidad y seguridad vial.

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial.

La importancia de dicha Reforma es dar sustento a la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, ya que antes no existía una facultad expresa del Congreso de la Unión para legislar en materia de movilidad, con la reforma, se reconoció esta atribución, así como establecer reglas claras sobre como deben coordinarse Federación, Estados y Municipios en temas de transporte, tránsito, seguridad vial y movilidad.

Con la reforma al artículo 73, se complementa al artículo 4º, ya que un derecho humano necesita un marco legal que lo haga exigible, con ello, se garantiza la aplicación del derecho constitucional a la movilidad.

Respecto de las facultades de los municipios se reformó el inciso A de la fracción quinta y la fracción sexta del artículo 115 constitucional efecto de facultad a los municipios para formular y aprobar planes en materia de movilidad y seguridad vial, inclusive para coordinarse cuando 2 o más centros urbanos situados en distintos territorios municipales o estatales formen zonas metropolitanas:

Artículo 115. ...

I. a IV. ...

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

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;

b) a i) ...

...

VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

De la misma manera se modificó el artículo 122 a efecto que la Ciudad de México también tuviera facultades para ejercer acciones en materia de asentamientos humanos; Movilidad y seguridad vial.

Artículo 122. ...

A. y B. ...

C. ...

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

Estos artículos constitucionales establecen que la movilidad es un derecho humano fundamental y que las personas tienen derecho a acceder a una infraestructura de transporte adecuada, segura y sostenible, así como a elegir libremente el medio de transporte que utilicen para desplazarse. En consecuencia, el Estado tiene la responsabilidad de garantizar el derecho a la movilidad para todas



las personas, lo que implica la implementación de políticas y programas que promuevan una movilidad segura, eficiente, accesible e inclusiva.

En México, varias entidades federativas han promulgado leyes de movilidad para regular el derecho a la movilidad y la prestación de los servicios de transporte en su territorio. Algunas de estas entidades son:

1. **Ciudad de México:** La Ciudad de México cuenta con la Ley de Movilidad, la cual, fue publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de julio de 2014, y tiene como objetivo garantizar el derecho a la movilidad en la capital del país. Esta ley establece medidas para mejorar la accesibilidad, la eficiencia, la seguridad y la sustentabilidad del transporte, promueve la movilidad no motorizada y el uso de transporte público, y regula los servicios de transporte privado, dicha Ley fue considerada un avance en materia de movilidad y sentó las bases para una conversación nacional sobre seguridad vial.
2. **Jalisco:** El estado de Jalisco cuenta con la Ley de Movilidad y Transporte, que fue promulgada por primera vez el 23 de marzo de 2023, sin embargo, fue abrogada el 19 de octubre del año 2022, la cual, fue reemplazada por la nueva Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco mediante el decreto número 28855/LXIII/22 publicada en el Diario Oficial del Estado de Jalisco con fecha 19 de octubre de 2022, y tiene como objetivo regular el derecho a la movilidad y la prestación de los servicios de transporte en el estado. Esta ley establece medidas para mejorar la calidad del servicio de transporte, promueve la movilidad sustentable y accesible, y regula los servicios de transporte público y privado.
3. **Nuevo León:** El estado de Nuevo León cuenta con la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial, que fue publicada en el Periódico Oficial el 8 de enero de 2020, y tiene como objetivo promover la movilidad sustentable y accesible en el Estado. Esta ley establece medidas para mejorar la infraestructura y el equipamiento para la movilidad, promueve el transporte no motorizado y el uso de transporte público, y regula los servicios de transporte privado, establecer las bases para una política de movilidad y seguridad vial bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, sobre todo, priorizar el desplazamiento de personas, especialmente de grupos vulnerables, así como bienes y mercancías, según una jerarquía de movilidad que reduzca impactos negativos sociales, económicos, e salud y al medio ambiente.

4. **Quintana Roo:** Cuenta con la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, que fue promulgada el 14 de junio de 2018 mediante el Decreto número 213 de la XV Legislatura del Congreso del Estado, y tiene como objetivo garantizar el derecho a la movilidad y mejorar la calidad del transporte en el Estado. Esta ley establece medidas para promover la movilidad sustentable y accesible, mejorar la seguridad vial y la calidad del servicio de transporte, y regular los servicios de transporte público y privado, pero también, establece el derecho humano a la movilidad para las personas y colectividades que habitan en el Estado, y regula aspectos relacionados con el tránsito, transporte público y explotación de vías y carreteras en Quintana Roo.

Estas son solo algunas de las entidades federativas que cuentan con leyes de movilidad en México. Cada ley tiene sus particularidades y enfoques específicos, pero todas tienen en común el objetivo de mejorar la calidad del transporte y garantizar el derecho a la movilidad en el país.

El surgimiento de las secretarías de movilidad en México es un fenómeno relativamente reciente, que se ha dado en la última década en respuesta a la necesidad de coordinar y promover políticas públicas en materia de movilidad y transporte en las entidades federativas del país.

La Ciudad de México fue la primera entidad federativa en contar con una Secretaría de Movilidad, que fue creada en el año 2008, posteriormente, otras entidades como Jalisco y Nuevo León también crearon sus secretarías de movilidad en 2013 y así sucesivamente.

A partir de ese momento, otras entidades federativas han seguido este modelo y han creado sus propias secretarías de movilidad en los años siguientes, con el objetivo de mejorar la coordinación interinstitucional y garantizar el derecho a la movilidad en sus territorios.

Cabe destacar que, aunque no todas las entidades federativas tienen una secretaría de movilidad, muchas de ellas cuentan con dependencias encargadas de coordinar y promover políticas públicas en materia de transporte y movilidad, ya sea a través de secretarías de infraestructura y transporte, de desarrollo urbano y sustentabilidad, Instituto de Transporte o de otra dependencia con funciones similares.



En México, actualmente 20 entidades federativas tienen una Secretaría de Movilidad, que es la dependencia encargada de coordinar y promover políticas públicas en materia de movilidad y transporte. Estas entidades son:

1. Aguascalientes
2. Baja California
3. Ciudad de México
4. Colima
5. Chiapas
6. Estado de México
7. Guanajuato
8. Hidalgo
9. Jalisco
10. Michoacán
11. Morelos
12. Nayarit
13. Oaxaca
14. Puebla
15. Querétaro
16. San Luis Potosí
17. Sinaloa
18. Tabasco
19. Tlaxcala
20. Yucatán

En algunas otras entidades, la responsabilidad de la movilidad puede estar a cargo de una Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad, una Secretaría de Infraestructura y Movilidad, o alguna otra dependencia con funciones similares. Cada entidad federativa tiene su propia estructura administrativa y su forma de organizar y coordinar las políticas de movilidad y transporte.

A pesar de los avances significativos en la legislación y la creación de Secretarías de Movilidad a nivel estatal, persiste una fragmentación en la gestión de la movilidad a escala nacional. Actualmente, no existe una entidad federal con la capacidad y el mandato explícito para articular y coordinar de manera integral los esfuerzos locales, estatales y federales en materia de movilidad. Esta ausencia ha resultado en la implementación heterogénea de políticas, la duplicidad de funciones y, en ocasiones, la ineficacia en la respuesta a los desafíos de movilidad que trascienden las jurisdicciones locales y estatales, la falta de una visión y coordinación unificada a nivel federal impide el desarrollo de un sistema de movilidad verdaderamente interconectado y eficiente, que garantice el acceso equitativo



y seguro a todos los ciudadanos, desde el ámbito local hasta la conexión internacional. La creación de una Secretaría de Movilidad a nivel federal es, por tanto, una necesidad imperante para consolidar los esfuerzos, optimizar los recursos y asegurar la plena realización del derecho a la movilidad en todo el territorio nacional, en concordancia con los principios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En épocas recientes las acciones del gobierno federal han ido encaminadas a la comunicación total del territorio, dando prioridad a aquellas zonas apartadas y con un rezago histórico, con la construcción de caminos artesanales en Oaxaca, que enlazan comunidades rurales con cabeceras de municipio y por ende con la capital y el país, programa tan exitoso, que ahora se ha extendido a otras entidades, como lo es Hidalgo y Veracruz.

Pero estos programas y acciones del gobierno federal pueden convertirse en casos aislados, de no garantizar una instancia que guíe y articule todos los esfuerzos de movilidad, que se realiza desde los municipios hasta la federación, es por lo que se propone modificar la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal para crear la Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial.

Siendo la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de México establece la estructura, organización y funcionamiento de la Administración Pública Federal, es decir, de todas las dependencias y entidades que conforman el gobierno federal de México, de la misma manera contiene las atribuciones y responsabilidades de cada una de las dependencias y entidades del gobierno federal, así como las relaciones jerárquicas entre ellas, también establece los principios de coordinación, eficiencia, transparencia y rendición de cuentas que deben guiar la actuación de todas las dependencias y entidades de la administración pública federal.

Con relación al tema de la movilidad hay dos dependencias que tienen incidencia en la misma, la primera de ellas es la secretaría de infraestructura, comunicaciones y transportes, a la cual le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre y aéreo, de acuerdo con las necesidades del país;
- Elaborar y conducir las políticas de telecomunicaciones y radiodifusión del Gobierno Federal;

- Regular, inspeccionar y vigilar los servicios públicos de correos y telégrafos y sus servicios diversos;
- Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales;
- Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación;
- Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea;
- Construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;
- Regular y vigilar la administración del sistema ferroviario;
- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;
- Participar en los convenios para la construcción y explotación de los puentes internacionales;
- Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes aéreos y terrestres, y las tarifas para el cobro de estos, así como participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes aéreos y terrestres;
- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;
- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, servicios públicos de transporte terrestre, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;
- Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal;

- Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares;
- Construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género;
- Otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar;
- Cuidar de los aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano, en los derechos de vía de las vías federales de comunicación;
- Promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de Infraestructura, comunicaciones y transportes.

En este sentido sus atribuciones están relacionadas específicamente con las vías generales y medios de comunicación, sin embargo, falta el diseño específico, en estos elementos de la movilidad, ello tiene que ver el momento histórico de creación de esta, fue creada en 1961 mediante un decreto del entonces presidente Adolfo López Mateos, con el objetivo de centralizar la gestión de las políticas y servicios de comunicaciones y transportes del país.

Antes de la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la gestión de las comunicaciones y transportes estaba distribuida entre varias dependencias gubernamentales, lo que generaba una falta de coordinación y eficiencia en la planificación y ejecución de las políticas en estas áreas, con la creación de la Secretaría se buscó unificar la gestión de estas áreas y dar un impulso al desarrollo de la infraestructura y servicios de comunicaciones y transportes del país.

La segunda Secretaría que tiene que ver con la movilidad, es la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la cual tiene dentro de sus atribuciones la de elaborar lineamientos para regular la aplicación de criterios de movilidad, atribución que le fue conferida a partir del año 2018.

Desde nuestro punto de vista las facultades y atribuciones conferidas a la secretaría de desarrollo agrario, territorial y urbano dista mucho de sentar las bases jurídicas mínimas que son requeridas para atender el reto de la movilidad a nivel nacional.

La visión y objetivos de la movilidad en el mundo han experimentado importantes cambios, como resultado de diversos factores sociales, económicos y ambientales como, por ejemplo:

- **Mayor enfoque en la movilidad sostenible:** En las últimas décadas, ha habido un cambio hacia la movilidad sostenible, que se enfoca en reducir el impacto ambiental y social negativo de la movilidad, esto ha llevado a un mayor énfasis en el transporte público, la bicicleta, la movilidad eléctrica y otras formas de transporte limpio y eficiente.
- **Mayor énfasis en la seguridad vial:** A medida que las tasas de accidentes de tránsito han aumentado, se ha vuelto cada vez más importante abordar la seguridad vial como un objetivo clave de la movilidad, lo anterior, ha tenido un mayor énfasis en la planificación y diseño de infraestructuras seguras y en la promoción de comportamientos de conducción seguros.
- **Mayor importancia de la tecnología:** La tecnología ha tenido un impacto significativo en la movilidad, permitiendo una mayor eficiencia y accesibilidad de los sistemas de transporte, ello incluye la implementación de sistemas inteligentes de transporte, el uso de aplicaciones móviles para la planificación de rutas y la reserva de servicios de transporte, y el desarrollo de vehículos autónomos.
- **Mayor enfoque en la equidad:** En las últimas décadas, ha habido un mayor énfasis en la equidad dentro de la movilidad, asegurando que todas las personas tengan acceso a opciones de transporte seguras y asequibles, independientemente de su ubicación geográfica, ingresos o discapacidades.
- **Mayor importancia de la participación ciudadana:** En la actualidad, se reconoce cada vez más la importancia de la participación ciudadana en la planificación y diseño de sistemas de transporte, el cual, implica incluir a las personas en la toma de decisiones sobre el diseño de la infraestructura y la promoción de opciones de transporte más sostenibles y accesibles.

Hasta hoy día la movilidad se ha querido enfocar en las entidades federativas y más concretamente en las zonas metropolitanas, sin embargo, es necesario reconocer hoy que los avances tecnológicos y el aumento en la velocidad en los medios de comunicación, ha hecho que el tiempo de los traslados



haya disminuido drásticamente y la necesidad de trasladarse entre diferentes entidades aumentado de manera exponencial, por lo cual la movilidad debe de ser un asunto de integración nacional.

La nueva visión federalista no puede seguir considerando que las entidades son islas, únicamente vinculadas por carreteras federales, que son transitadas de manera esporádica y que sus habitantes hacen una vida dentro de sus límites territoriales, muestra de ello es la Zona Metropolitana del Valle de México, que está integrada por municipios de tres entidades, pero que su programa de verificación vehicular abarca seis entidades, en tal sentido se requiere de todo un ecosistema que integre la movilidad a nivel federal, estatal y municipal.

Con la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se iban a atender de manera homogénea diversos elementos como: piso mínimo en materia de seguridad vial, derechos humanos de salud como información del consumidor y el interés superior de la infancia, una estricta coordinación con otros instrumentos legales como por ejemplo la ley de la infraestructura de la calidad para lograr las mejores prácticas nacionales e internacionales, establecer de mejor manera la distribución de competencias en los tres órdenes de gobierno y en las diversas dependencias de los mismos, situación que la fecha no se ha logrado, pues 30 entidades no han armonizado su legislación local con la ley general, e inclusive algunos gobiernos han emitido disposiciones normativas totalmente contrarias a la ley.

En ese sentido, la cuestión para avanzar en materia de movilidad ha rebasado en el ámbito normativo para centrarse en su aplicación, lo cual no puede dejarse al libre albedrío, de los distintos órdenes de gobierno, es por lo que se reiteran la necesidad de que exista una autoridad que impulse y coordine a nivel nacional no sólo la aplicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, sino de todos los aspectos normativos y acciones específicas para garantizar el derecho consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Las acciones que se emprendan en materia de movilidad deberán tener como objetivos:

- **Fomentar el uso del transporte público:** El transporte público debe ser más eficiente, accesible y seguro, con el fin de incentivar su uso, para ello, se pueden implementar medidas como la mejora de la frecuencia y cobertura de los servicios de transporte público, la integración de los distintos modos de transporte, más creación de carriles exclusivos para buses y mejorarlas, así como la promoción de tarifas accesibles en todo el territorio nacional, optimizar el servicio como ser puntuales en los horarios, wifi gratuito, legislar la fabricación de unidades accesibles para personas con discapacidad, tercera edad y mujeres embarazadas.

- **Promover la movilidad activa:** Es necesario fomentar el uso de modos de transporte más sostenibles, como la bicicleta, patinetas, Scooter y caminar, a través de la creación de infraestructuras adecuadas y seguras, como ciclovías, pasos peatonales y senderos, el objetivo de esta movilidad activa es mejorar la salud, reducir la contaminación, descongestionar el tráfico y fomentar entornos urbanos mas sostenibles.
- **Reducir el uso del automóvil particular:** Se puede reducir el número de vehículos particulares en circulación a través de medidas como la promoción del uso compartido del automóvil, la implementación de sistemas de peaje urbano y la restricción del acceso de vehículos a ciertas zonas de la ciudad, tener una campaña permanente para el uso del transporte público, diseñar políticas y proyectos para crear trenes suburbanos en todo el país.
- **Mejorar la seguridad vial:** La seguridad vial es esencial para garantizar la protección de los peatones, ciclistas y conductores. Para ello, se pueden implementar medidas como la reducción de la velocidad máxima permitida en las calles, la mejora de la señalización de tránsito y la creación de campañas de concienciación sobre la seguridad vial, todo ello implica un enfoque integral que combine la infraestructura, educación, regulación y supervisión, sumando iluminación adecuada especialmente en zonas urbanas y rurales con tráfico nocturno.
- **Promover la participación ciudadana:** Es importante involucrar a la población en la toma de decisiones sobre el diseño de la infraestructura y la promoción de opciones de transporte más sostenibles y accesibles, para ello, se pueden implementar medidas como la creación de espacios para la discusión y el diálogo con la ciudadanía y otros mecanismos formales de participación, formalizar el consejo ciudadano de movilidad con vecinos, choferes, ciclistas, peatones, usuarios de transporte público y del sector privado, la importancia de dicho consejo es donde la ciudadanía decida que proyectos de movilidad se debe priorizar.

La creación de una Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial a nivel federal eliminará la fragmentación y descoordinación impactando positivamente en la seguridad, la salud, la economía y la accesibilidad, permitirá la implementación de una estrategia nacional unificada de seguridad vial para reducir las muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, esto se logrará mediante la estandarización de normativas, la mejora de la infraestructura vial con criterios de diseño universal, la promoción de campañas de concientización y educación vial a nivel nacional, la centralización de



datos y el análisis de la siniestralidad permitirán identificar puntos críticos y aplicar soluciones basadas en evidencia, salvaguardando la vida e integridad de las personas.

El sector transporte es una de las principales fuentes de emisiones contaminantes en todas las ciudades del país, una Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial con atribuciones para establecer programas de descarbonización a nivel nacional, fomentar el uso de vehículos eléctricos e híbridos, promover el transporte público eficiente, tendrá un impacto directo en la reducción de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos. Esto se traducirá en una mejor calidad del aire en las zonas urbanas, disminuyendo enfermedades respiratorias y mejorando la salud pública en general.

La articulación federal de las políticas de movilidad permitirá desarrollar una logística de transporte de carga más eficiente y sostenible, esto incluye la optimización de rutas, la promoción de la intermodalidad haciendo eficiente la combinación de diferentes modos de transporte como carretera, aérea, ferrocarril y marítimo, la estandarización de regulaciones para el autotransporte federal y la implementación de tecnologías para la gestión inteligente de flotas, una mayor eficiencia en el transporte de mercancías reducirá costos operativos para las empresas, disminuirá los tiempos de entrega y contribuirá a la competitividad económica del país, al tiempo que se minimiza el impacto ambiental, así mismo, paraderos seguros en todas las carreteras del país y que una fracción de la Guardia Nacional pase a formar parte de las actividades de la nueva Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial ya que con ello se tendría un impacto positivo.

Con acciones coordinadas se logrará la accesibilidad universal para que todas las personas, especialmente los grupos en situación de vulnerabilidad (personas con discapacidad, adultos mayores, niños, niñas, mujeres embarazadas, etc.), tengan acceso a opciones de movilidad seguras, eficientes, asequibles y confiables. Esto implica el desarrollo de infraestructura accesible, la promoción de un transporte público inclusivo, la implementación de programas de apoyo para la movilidad de personas con necesidades especiales y la eliminación de barreras físicas y de actitud, la movilidad es fundamental para el ejercicio pleno de otros derechos y para la construcción de una sociedad más justa e inclusiva.

La creación de una nueva Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial a nivel federal en México se alinea con una tendencia global de reconocimiento de la movilidad como un eje estratégico para el desarrollo sostenible y el bienestar ciudadano. Diversos países han establecido unidades administrativas dedicadas específicamente a la gestión integral del transporte y la movilidad, logrando avances significativos en la planificación, coordinación y ejecución de políticas públicas en la materia, estos modelos internacionales ofrecen valiosas lecciones y refuerzan la pertinencia de la propuesta para México.



En España, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible es un claro ejemplo de una entidad que integra la política de infraestructura, transporte y movilidad, este ministerio aborda desde la planificación y construcción de grandes infraestructuras (carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos) hasta la promoción de la movilidad sostenible y la seguridad vial, su especialización permite una visión integral de la red de transporte y una coordinación efectiva entre los diferentes modos, contribuyendo a la cohesión territorial y la eficiencia del sistema, la experiencia española demuestra cómo una entidad centralizada puede impulsar la modernización y la sostenibilidad del transporte a escala nacional, donde ha impulsado políticas, estrategias e inversiones con beneficios para la población española.

Canadá, a través de Transport Canadá, es otro referente en la gestión de la movilidad, esta dependencia federal es responsable de las políticas y programas de transporte, con un fuerte énfasis en la seguridad, la eficiencia y la responsabilidad ambiental, Transport Canadá supervisa todos los modos de transporte (aéreo, marítimo, ferroviario y por carretera) y trabaja en colaboración con las provincias y territorios para garantizar un sistema de transporte seguro y eficiente en todo el país canadiense, su estructura permite abordar desafíos complejos como la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas, la innovación tecnológica y la reducción de emisiones.

En Alemania, el Ministerio Federal de Digital y Transporte es el encargado de la política de transporte y la infraestructura digital, dicho Ministerio no solo se ocupa de la planificación y el mantenimiento de la infraestructura de transporte (carreteras, ferrocarriles, vías navegables), sino que también impulsa la digitalización del sector y la promoción de la movilidad inteligente y sostenible, la integración de la agenda digital con la de transporte refleja una visión avanzada de la movilidad, reconociendo el papel crucial de la tecnología en la optimización de los sistemas de transporte y la mejora de la experiencia del usuario.

Estos ejemplos internacionales demuestran que la creación de una Secretaría de Movilidad a nivel federal es una práctica consolidada y exitosa en países con sistemas de transporte complejos y desarrollados, la experiencia de España, Canadá y Alemania, entre otros, valida la necesidad de una entidad centralizada que pueda articular una visión nacional de la movilidad, coordinar los esfuerzos de los diferentes niveles de gobierno y actores, y responder de manera integral a los desafíos actuales y futuros del transporte. La adopción de un modelo similar en México permitirá aprovechar las mejores prácticas internacionales y consolidar el derecho a la movilidad para todos sus ciudadanos.

Impacto presupuestal

La creación de la Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial, se plantea con movimientos compensados, lo que minimiza el impacto presupuestal, se propone que la nueva Secretaría General



de Movilidad y Seguridad Vial se financie mediante la reasignación de recursos, como la eliminación de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, o bien, la eliminación de la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), lo que generaría un impacto presupuestal mínimo y viable.

De conformidad con el presupuesto de egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2026 el sueldo máximo para un Secretario de Estado es de \$172,383.00 (ciento setenta y dos mil trescientos ochenta y tres pesos 00/100 moneda nacional), en tanto que para un Subsecretario es de \$171,015.00 (ciento setenta y un mil cero quince pesos 00/100 moneda nacional), en tal sentido al eliminar la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para crear la Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial, el impacto presupuestal no es significativo y se puede compensar con medidas de austeridad y racionalidad del gasto público.

La nueva Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial deberá tener atribuciones para diseñar los planes y programas de movilidad en conjunto con las entidades federativas y municipios que conformen zonas metropolitanas, determinar las características de la infraestructura física, establecer los mecanismos de conectividad, interoperabilidad, con pleno respeto al medio ambiente.

Por lo anteriormente expuesto, me permito someter a la consideración de esta asamblea, la siguiente:

DECRETO POR LA QUE SE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL A EFECTO DE CREAR LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

Artículo Único. Se **reforman** los artículos 36, fracción I, 41, fracción I, inciso c), se **adicionan** el artículo 26, 42 bis, se **derogan** las fracciones IX, XIII, XXV y XXVI del artículo 36, todos de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, para quedar como sigue:

Artículo 26. ...

Secretaría de Gobernación;

Secretaría de Relaciones Exteriores;

Secretaría de la Defensa Nacional;

Secretaría de Marina;

Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;



Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

Secretaría de Bienestar;

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

Secretaría de Energía;

Secretaría de Economía;

Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural;

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial;

Secretaría de la Función Pública;

Secretaría de Educación Pública;

Secretaría de Salud;

Secretaría del Trabajo y Previsión Social;

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;

Secretaría de Cultura;

Secretaría de Turismo, y

Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal.

Artículo 36.- ...

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte aéreo, de acuerdo con las necesidades del país;

I Bis. a VIII Bis. ...

IX.- a XXIV. ...

XXV.- (Se deroga)

XXVI.- (Se deroga)

XXVII.-...

Artículo 41. ...

I. ...

a) y b) ...

c) La elaboración y aplicación territorial de criterios respecto al desarrollo urbano, la planeación, control y crecimiento de las ciudades y zonas metropolitanas del país, además de los centros de población en general, para incidir en la calidad de vida de las personas;

Artículo 42 Bis.

A la Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

- I. Elaborar y aplicar la política y programas para el desarrollo integral de la movilidad a nivel federal y en coordinación con los demás niveles de gobierno.
- II. Elaborar el programa integral de seguridad vial, programas específicos y los que derivado de esta sean necesarios.
- III. Diseñar e implementar programas de educación y cultura vial.
- IV. Fomentar y regular la gestión de la demanda de movilidad, incluyendo medidas para reducir el uso del automóvil particular y promover modos de transporte más sostenibles.
- V. Realizar estudios sobre la infraestructura de comunicaciones, los medios de transportes y la forma de hacer más eficiente la movilidad.
- VI. Realizar las acciones necesarias para avanzar en la accesibilidad universal en toda la infraestructura y servicios de movilidad, a efecto de que las personas con discapacidad y grupos vulnerables puedan ejercer plenamente su derecho a la movilidad.
- VII. Establecer las medidas técnicas y operacionales, así como las acciones necesarias para integrar las diferentes modalidades de transporte.
- VIII. Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y locales, así como vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas.
- IX. Autorizar las tarifas para el servicio público de transporte de pasajeros y de carga en todas las modalidades autorizadas.
- X. Establecer programas de descarbonización de las unidades de transporte.
- XI. Autorizar las concesiones o permisos en materia de transporte público de pasajeros en todas las modalidades que corresponda local y federal, carga, turismo, grúas, etcétera, así como de centrales de autobuses y su supervisión, todo lo anterior, sustentado con estudios técnicos de campo bien sustentados y respaldados.

- XII. La requisita de las vías generales de comunicación, de los modos de transporte que en ellas operan y de los servicios auxiliares y conexos; así como el rescate de las concesiones, en los casos en que la ley lo autorice
- XIII. Definir mecanismos de coordinación y la creación de mecanismos vinculantes para la armonización legislativa y la implementación de políticas públicas de movilidad para las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial.
- XIV. Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de todo México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial.
- XV. Coordinar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
- XVI. Cuidar de los aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano, en los derechos de vía de las vías federales de comunicación.
- XVII. Promover y regular la innovación tecnológica en la movilidad.
- XVIII. Promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes, incluyendo cursos a choferes.
- XIX. Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

Artículos Transitorios

Primero. El presente Decreto entrará en vigor a los ciento ochenta días naturales siguientes al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. - Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan en lo dispuesto en el presente Decreto.

Tercero. - La Titular del Ejecutivo Federal deberá expedir las adecuaciones correspondientes a los reglamentos interiores de las dependencias y entidades, así como expedir el de la Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial, en un plazo no mayor de 180 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Cuarto. - La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de sus respectivas competencias, resolverán sobre los aspectos administrativos no contemplados en el presente Decreto.



Quinto. - Los recursos humanos, financieros y materiales con que cuenten las unidades administrativas cuya adscripción cambia por disposición o consecuencia del presente Decreto serán transferidos a su nueva dependencia en un plazo máximo de 30 días a partir de la entrada en vigor de este y su registro contable dará inicio a partir del 1 de enero de 2026.

Sexto. - Los derechos laborales del personal que, en virtud de lo dispuesto en el presente Decreto, pase de una dependencia a otra, o a las oficinas de representación, se respetarán, conforme a la ley.

Las menciones contenidas en otras leyes, reglamentos y en general en cualquier disposición, respecto de las Secretarías de Estado cuyas funciones se reforman por virtud de este Decreto, se entenderán referidas a las dependencias que, respectivamente, adquieren tales funciones.

Séptimo. - Las facultades con que cuentan las unidades administrativas de las dependencias y entidades que por virtud del presente Decreto se modifican, continuarán vigentes en términos de los reglamentos interiores que las rigen hasta en tanto sean publicadas las reformas a los mismos.

Octavo. - Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de este Decreto se cubrirán con cargo al presupuesto de las respectivas dependencias y entidades, por lo que no se autorizarán recursos adicionales para tal efecto durante el ejercicio fiscal 2026.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecerá los lineamientos y disposiciones de carácter general que sean necesarios para la transferencia de los recursos humanos, financieros y materiales y la debida ejecución de lo dispuesto en este artículo.

Noveno. - Los asuntos que se encuentren en trámite a la entrada en vigor del presente Decreto continuarán su despacho por las unidades administrativas responsables de los mismos, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

Décimo. - La estructura administrativa de las Delegaciones de Programas para el Desarrollo deberá quedar constituida en un plazo máximo de 180 días, contados a partir de la publicación del reglamento respectivo.

Décimo Primero. - Las menciones contenidas en otras leyes, reglamentos y en general en cualquier disposición, respecto de las unidades administrativas cuya denominación, funciones y estructura se hayan reformado por virtud de este Decreto, se entenderán referidas a las nuevas unidades, conforme a lo establecido en el presente Decreto.

Décimo Segundo. - Las menciones contenidas en otras leyes, reglamentos y en general en cualquier disposición administrativa, a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y a la

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en lo que se refiere a las facultades transferidas en virtud del presente Decreto a la Secretaría General de Movilidad y Seguridad Vial, se entenderán referidas a esta última.

Palacio Legislativo de San Lázaro a 02 de octubre de 2025.

ATENTAMENTE



DIP. MAYRA DOLORES PALOMAR GONZÁLEZ
DIPUTADA FEDERAL, JALISCO

c.c.p. Expediente.

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>