

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 40. DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, SUSCRITA POR LA DIPUTADA MARÍA LORENA GARCÍA JIMENO ALCOCER Y LAS Y LOS LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La suscrita, diputada **Ma. Lorena García Jimeno Alcocer**, así como las diputadas y los diputados del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, en ejercicio y con arreglo a las facultades y atribuciones conferidas en los artículos: 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77, 78 y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea, **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción VIII y se recorre la numeración de las subsecuentes del artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, de conformidad con la siguiente:

Exposición de Motivos

La movilidad es un derecho humano reconocido en el artículo 40. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que debe garantizarse bajo los principios de accesibilidad, seguridad, eficiencia, sostenibilidad e inclusión.

Estos principios han sido recogidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, como directrices para la actuación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno. Sin embargo, en la práctica, millones de personas enfrentan diariamente condiciones de traslado inseguras, precarias o costosas, especialmente en zonas marginadas o con alta siniestralidad.

Es por ello que, cuando hablamos del término “problemas sociales” lo primero que viene a nuestro pensamiento son situaciones como pobreza, inseguridad, crimen organizado o corrupción, los cuales indudablemente entran en esta categoría; sin embargo, en muchas ocasiones se pasan por alto circunstancias menos “complejas” como la falta de inversión en las vialidades y estructuras carreteras, la iluminación en vías públicas, la acumulación de basura, son cuestiones que también impactan significativamente en la economía y vida diaria de la población.

Uno de los mayores obstáculos para hacer efectiva la movilidad como derecho es la insuficiencia presupuestaria sostenida y equitativa en infraestructura de movilidad y servicios asociados, tales como vialidades seguras, banquetas accesibles, transporte público eficiente, iluminación, señalización y entornos escolares protegidos.

El marco legal vigente reconoce la movilidad como una prioridad, sin embargo, carece de una disposición expresa que vincule este derecho con la obligación del Estado de destinar recursos crecientes, sostenidos y estratégicamente dirigidos a los territorios más rezagados. A diferencia de países que destinan entre el 5% por ciento y el 8% por ciento de su PIB al desarrollo de infraestructura, México ha invertido de forma intermitente e inequitativa.

En 2023, el presupuesto federal para infraestructura ascendió a 863 mil millones de pesos, pero su distribución se centró en grandes proyectos nacionales, dejando rezagadas muchas regiones que carecen de transporte público, banquetas o cruces peatonales seguros.¹

Para el ejercicio fiscal 2025, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) anunció una inversión de 53 mil millones de pesos únicamente en infraestructura carretera, sin considerar directamente infraestructura urbana para peatones, ciclistas o transporte público masivo.²

De acuerdo con el Índice de Rezago Social del Coneval, existen regiones completas especialmente en Estados del sur y en periferias urbanas, donde la falta de infraestructura de movilidad funcional limita el acceso a servicios de salud, educación y empleo, profundizando la desigualdad. Esta situación genera un círculo vicioso: a menor infraestructura, menor desarrollo y mayor exclusión.

Aunque la LGMSV incluye principios como “progresividad” o “eficiencia”, estos no se vinculan directamente con la asignación presupuestaria. En la práctica, ello ha permitido que muchos gobiernos estatales y municipales omitan destinar recursos específicos a la movilidad segura y accesible, o que se prioricen obras de alto costo sin impacto social significativo.

Esta situación ha sido señalada por el propio Coneval, que en su Informe 2024 recomendó priorizar la inversión pública en infraestructura básica como condición para el ejercicio efectivo de los derechos sociales fundamentales.³ Además, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en su Objetivo 11.2, establece el compromiso de proporcionar “acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial y ampliando el transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad.

Por todo lo anterior, se propone adicionar una fracción y recorrer las subsecuentes al artículo 4 de la Ley General de Movilidad Seguridad Vial, de la siguiente manera:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
TEXTO VIGENTE.	TEXTO PROPUESTO.
<p>Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.</p> <p>...</p> <p>I. a VII. ...</p> <p>VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;</p> <p>IX. a XX. ...</p>	<p>Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.</p> <p>...</p> <p>I. a VII. ...</p> <p>VIII. Inversión progresiva y prioritaria. Garantizar en los diferentes órdenes de gobierno, la asignación prioritaria y progresiva de recursos públicos para el desarrollo de infraestructura de movilidad segura, con especial atención en zonas de mayor rezago social, altos índices de siniestralidad o carencia de transporte público de calidad.</p> <p>IX. a XX. ...</p> <p>XXI. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.</p>

Invertir en infraestructura de movilidad no solo mejora calles, banquetas o transporte; transforma vidas, reduce desigualdades y permite que el derecho a la movilidad deje de ser una promesa vacía y se convierta en una realidad tangible para millones de personas.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a consideración la presente iniciativa con proyecto:

Decreto por el que se reforma el artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo Único . Se reforma el artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 4 . Principios de movilidad y seguridad vial.

...

I. a VII. ...

VIII. Inversión progresiva y prioritaria. Garantizar en los diferentes órdenes de gobierno, la asignación prioritaria y progresiva de recursos públicos para el desarrollo

de infraestructura de movilidad segura, con especial atención en zonas de mayor rezago social, altos índices de siniestralidad o carencia de transporte público de calidad.

IX. a XX. ...

XXI. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Transitorios

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

Segundo . En un plazo no mayor a 90 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y las entidades federativas de los tres órdenes de gobierno, deberá emitir los lineamientos para la aplicación del principio de “inversión progresiva y prioritaria” en los programas y presupuestos de movilidad.

Tercero . A partir del siguiente ejercicio fiscal al de la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público deberá prever en el Presupuesto de Egresos de la Federación una partida específica o anexo transversal con asignación presupuestal para la infraestructura de movilidad segura, accesible y sostenible en zonas de atención prioritaria, teniendo como base criterios de rezago social, siniestralidad vial y carencia de transporte público.

Cuarto . Las entidades federativas y los municipios deberán adecuar sus marcos normativos y sus instrumentos de planeación y programación presupuestaria en materia de movilidad, conforme al nuevo principio introducido por este Decreto, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de su entrada en vigor.

Quinto . El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá incluir, en su informe anual, indicadores y avances respecto al cumplimiento del principio de inversión progresiva y prioritaria en infraestructura de movilidad, así como su impacto en la reducción de brechas territoriales.

Sexto . Dicho informe deberá ser presentado a la Cámara de Diputados en términos de la legislación vigente.

Notas

1 [1] Evalúa, M. (2024, diciembre 4). Inversión en infraestructura 2025: un motor en retroceso. Números de Erario; Numeros de Erario.
<https://numerosdeerario.mexicoevalua.org/2024/12/04/inversion-en-infraestructura-2025-un-motor-en-retroceso>

2 [1] Gobierno federal anuncia inversión para fortalecer y ampliar infraestructura carretera de México. (2025, junio 25). T21. <https://t21.com.mx/gobierno-federal-anuncia-inversion-para-fortalecer-y-ampliar-infraestructura-carretera-de-mexico>

3 [1] (S/f). Org.mx. Recuperado el 27 de julio de 2025, de https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/PP/CEIPP/Documents/Informes/IEPDS_2024_Resumen.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 14 de octubre de 2025.

Diputada Ma. Lorena García Jimeno Alcocer (rúbrica)

SIL