

# código abierto

PARA LEYES  
ESTATALES DE  
MOVILIDAD Y  
SEGURIDAD VIAL

**Elementos para  
una elaboración  
colaborativa**

*Versión 1.0 - Octubre 2022*



**COALICIÓN  
MOVILIDAD  
SEGURA**

# CONTENIDO

<b>CRITERIOS DE ELABORACIÓN DE ESTA PROPUESTA</b> .....	4
¿Por qué un código abierto? ¿por qué un trabajo colaborativo?.....	6
Evaluación del contenido de la Ley .....	8
<b>1. DISPOSICIONES PRELIMINARES</b> .....	10
1.1 Objeto y fines de la Ley .....	10
1.2 Glosario .....	11
<b>2. DERECHO A LA MOVILIDAD</b> .....	16
2.1 Finalidades del derecho a la movilidad .....	16
2.2 Jerarquía de la movilidad y la seguridad vial .....	16
2.3 Principios.....	17
2.4 Enfoque de Sistemas Seguros.....	19
2.5 Criterios de la movilidad y seguridad vial.....	20
<b>3. AUTORIDADES Y DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS</b> .....	21
3.1 Autoridades en materia de movilidad y seguridad vial.....	21
3.2 Atribuciones de las autoridades del estado .....	22
3.3 Atribuciones de los municipios .....	25
3.4 Coordinación interinstitucional.....	26
3.5 Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.....	27
<b>4. INSTRUMENTOS GENERALES</b> .....	29
4.1 Instrumentos de planeación.....	29
4.2 Instrumentos fiscales y de inversión.....	32
4.3 Instrumentos de participación.....	34
4.4 Instrumentos de información .....	35

Insumos técnicos de la versión inicial  
**Xavier Treviño**

Redacción legal y validación de las  
propuestas de modificación:  
**Paola Lara y Alejandra Leal**

Coordinación de trabajo colaborativo:  
**Areli Carreón**

Revisión: **GRSP, GHAI y Polithink**

Diseño editorial:  
**Agustín Martínez Monterrubio**

**México, octubre de 2022.**

<b>5. INFRAESTRUCTURA VIAL</b> .....	37
5.1 Jerarquía vial.....	37
5.2 Criterios de diseño vial.....	39
5.3 Auditorías y dictamen de factibilidad.....	43
5.4 Uso de la calle.....	44
<b>6. SERVICIOS DE TRANSPORTE</b> .....	44
6.1 Integración, planeación y estándares de servicio.....	44
6.2 Vehículos de servicios de transporte.....	48
6.3 Control de vehículos y conductores.....	49
<b>7. GESTIÓN DE LA DEMANDA</b> .....	52
7.1 Gestión de la demanda de movilidad.....	52
7.2 Control del estacionamiento.....	52
7.3 Control del tránsito.....	53
7.4 Impacto de movilidad.....	55
7.5 Proximidad.....	55
7.6 Movilidad empresarial e institucional.....	56
7.7 Comportamiento y cultura de la movilidad.....	56
<b>8. SEGURIDAD VIAL Y REDUCCIÓN DE FACTORES DE RIESGO</b> .....	57
8.1 Control de factores de riesgo.....	57
8.2 Normas de seguridad.....	58
8.3 Normas de circulación.....	59
8.4 Licencias de conducir.....	60
8.5 Atención prehospitalaria.....	62
8.6 Control de vehículos.....	63
8.7 Derechos de las víctimas.....	64
<b>9. SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS</b> .....	65



## CRITERIOS DE ELABORACIÓN DE ESTA PROPUESTA

Este documento es una propuesta de redacción de una Ley Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y da continuidad a lo establecido en la Guía para Armonizar Leyes Estatales con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV)<sup>1</sup> publicada previamente por la Coalición de Movilidad Segura, con el objeto de que quienes elaboren iniciativas de ley en las entidades federativas cuenten con propuestas y redacciones sustentadas en evidencia y que cubran los temas, criterios y objetivos que se establecen en el marco legal mexicano y los instrumentos internacionales firmados y apoyados por México, en especial en movilidad segura y cambio climático.

Esta propuesta fue elaborada por Céntrico para la Coalición Movilidad Segura con el apoyo y asesoría de Global Road Safety Partnership (GRSP) y *Global Health Advocacy Incubator* (GHA) en el marco del proyecto de seguridad vial para diferentes países del mundo, dentro de los cuales está México.

---

<sup>1</sup> Consultar la Guía en <https://coalicionmovilidadsegura.mx/guiaarmonizacion>

## LA PROPUESTA QUE SE PRESENTA FUE ELABORADA CON BASE EN LOS SIGUIENTES CRITERIOS:

**1** Se elaboró una propuesta de redacción de temas clave en forma de Ley completa, a fin de dejar claras y vincular las normas, instrumentos y atribuciones de las autoridades. Así, se incluyen elementos de gran importancia para las organizaciones que forman la Coalición como el control de los factores de riesgo o los derechos de las víctimas, con otros que están más relacionados con medio ambiente, equidad social, movilidad sustentable, transporte público y logística de transporte;

**3** Se trata de una propuesta puntual que puede dar pie a muchas otras interpretaciones y redacciones, o la creación de otros instrumentos diferentes o adicionales. El equipo redactor decidió que el documento debía cubrir todos los temas requeridos, pero no incluir todas las opciones posibles para no poner sobre la mesa una Ley con más de 150 artículos que fuera poco legible y clara en la propuesta.

**2** Al igual que la Guía de Armonización, se tomó fundamento para elaborar esta propuesta, lo establecido en la Constitución, en los principios, obligaciones e instrumentos que dispone la LGMSV y demás leyes generales, las buenas prácticas internacionales, y sobre todo en las 16 leyes de movilidad que desde 2013 se han ido creando en el país y que han sido un importante espacio de innovación en materia de movilidad y seguridad vial. Por ello, se incluyen algunos temas que no fueron incluidos en la LGMSV pero que se considera deberían estar en las regulaciones estatales. En este sentido, creemos que las leyes estatales deben tomar a la LGMSV como una guía, pero también ir mucho más allá dado que el espacio de innovación regulatoria recae sobre todo en el ámbito local.

**4** Se usó la Guía para Armonizar Leyes Estatales con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para diseñar y evaluar la propuesta a fin de que cumpliera con todos los requerimientos regulatorios que se plantea. El resultado de esta auditoría ex-ante se muestra en la siguiente sección.



## ¿Por qué un código abierto? ¿por qué un trabajo colaborativo?

Escribir leyes que logren resultados y construyan sociedades más justas, pacíficas y estables es un tejido fino que debe hacerse a muchas manos, con gran cuidado. Esta forma de construir reglas que todos comprendemos y aceptamos es la mejor estrategia para lograr un alto nivel de cumplimiento y las metas que la regulación busca. Las herramientas de nuestro siglo y una sociedad civil cada vez más participativa, informada y activa permiten hacer del trabajo legislativo un ejercicio cívico más incluyente, más profesional y tendríamos que ser capaces de construir marcos normativos más democráticos y al mismo tiempo más eficientes.

El trabajo de más de ocho años de los activistas, profesionales y organizaciones agrupadas en la Coalición Movilidad Segura nos han permitido confirmar que trabajar unidos, de forma colaborativa y en equipo es la mejor forma de encontrar puntos de acuerdo, oportunidades de diálogos fructíferos y construir leyes que no dejen a nadie atrás y que logren expresar la riqueza de la diversidad de conocimientos, pensamiento y de las comunidades que conforman el mosaico pluricultural que es México.

ELADN de la Coalición exige que las propuestas que se pongan en la mesa pasen por este proceso colaborativo. Usamos el concepto de leyes de código abierto porque defendemos no solo la participación abierta de todos en su diseño, sino la transparencia sobre las razones y el sustento técnico, jurídico y social que llevan a tomar decisiones de carácter público. Este documento busca facilitar los necesarios procesos de evaluación, comparación, recopilación y continuo trabajo para afinar propuestas de leyes estatales que además respondan a la diversidad de necesidades territoriales, a los marcos normativos existentes y a poblaciones con demandas específicas.



MÁS CABEZAS  
PIENSAN MEJOR QUE  
UNA. LAS SOLUCIONES  
Y PROPUESTAS  
ELABORADAS  
ENTRE DIVERSOS  
ACTORES SOCIALES  
NO SOLO SON MÁS  
INCLUYENTES Y  
DEMOCRÁTICAS:  
SON TAMBIÉN MÁS  
EFECTIVAS.

Este documento no es un texto final, sino uno que busca facilitar diálogos, permitir trabajo especializado para afinar e incluso mejorar las propuestas, bajo la lógica del software libre y las licencias de uso comunitario de conocimiento. Cada legislatura, organizaciones y personas pueden tomar los elementos que les sean de utilidad para modificarlas, adecuarlas, completarlas, corregirlas o aumentarlas conforme consideren necesario. La Coalición Movilidad Segura irá agregando documentos, propuestas, fuentes sobre diversos temas en versiones posteriores, reelaborando, completando y puliendo temas a través de la participación de diversas organizaciones miembros y grupos especializados. Estos materiales estarán disponibles para descarga libre en <https://coalicion-movilidadsegura.mx/>

Para nosotras como personas ciudadanas sin adscripción partidista, de diferentes entidades federativas, de diferentes organizaciones civiles no solo importa lograr leyes y acuerdos sociales posibles: queremos llegar a ellos unidos, empáticos y solidarios, porque no lograremos el sueño común de calles y carreteras seguras para todas las personas sin trabajar juntos, con toda nuestra diversidad.

## Evaluación del contenido de la Ley

En junio 2022, la Coalición Movilidad Segura publicó la Guía para Armonizar Leyes Estatales con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), que establece que las legislaciones estatales deben cumplir al menos con 57 requerimientos regulatorios derivados de la LGMSV divididos en 10 ejes temáticos:

1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial
2. Garantizar la participación social efectiva en los programas y proyectos de movilidad
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito
7. Implementar registros de información en materia de movilidad y seguridad vial
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio

**Esta Guía sirvió de base para la elaboración de la presente propuesta de Ley Estatal, y servirá como base de la Coalición Movilidad Segura para evaluar las reformas locales que se planteen.**

En la siguiente tabla se relaciona cada uno de los 57 requerimientos de la Guía con el artículo de esta Ley.

CUMPLE ●  
CUMPLE PARCIALMENTE ●  
NO CUMPLE ●

#	Requerimiento de la Guía de Armonización	Artículo	
<b>1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial</b>			
1	1.1 Velocidades máximas	ARTÍCULO 119	●
2	1.2 Niveles máximos de alcohol	ARTÍCULO 120	●
3	1.3 Cinturones de seguridad	ARTÍCULO 115	●
4	1.4 Sistemas de retención infantil	ARTÍCULO 116	●
5	1.5 Casco para motociclistas	ARTÍCULO 117	●
6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	ARTÍCULO 118	●
7	1.7 Preferencia de paso de peatones	ARTÍCULO 122	●
8	1.8 Normas de protección a ciclistas	ARTÍCULO 123	●
9	1.9 Aplicación normas de tránsito (velocidad/alcohol/sujeción/distractores)	ARTÍCULO 110	●
10	1.10 Control físico-mecánico y de emisiones de vehículos	ARTÍCULO 135	●
<b>2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos de movilidad</b>			
11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación de programas y proyectos	ARTÍCULO 41	●
12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	ARTÍCULO 24	●
13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	ARTÍCULO 42	●
<b>3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública</b>			
14	3.1 Programa presupuestal	ARTÍCULO 39	●
15	3.2 Criterios de movilidad sustentable y segura en presupuestos	ARTÍCULO 38	●
16	3.3 Instrumentos fiscales	ARTÍCULO 37	●

17	3.4 Evaluación de proyectos	ARTÍCULO 40	●
<b>4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos</b>			
18	4.1 Examen de conocimientos y habilidades para licencia de conducir	ARTÍCULO 125	●
19	4.2 Vigencia y renovación de licencias	ARTÍCULO 127	●
20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	ARTÍCULO 128	●
21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes para licencia de conducir	ARTÍCULO 131	●
22	4.5 Educación y formación vial	ARTÍCULO 126	●
<b>5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras</b>			
23	5.1 Diseño seguro de calles	ARTÍCULO 57	●
24	5.2 Criterios de diseño de calles	ARTÍCULO 58	●
25	5.3 Jerarquía de calles	ARTÍCULO 56	●
26	5.4 Manuales y normas técnicas de diseño y operación de calles	ARTÍCULO 65	●
27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	ARTÍCULO 64	●
28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	ARTÍCULO 61	●
29	5.7 Auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial	ARTÍCULO 66	●
30	5.8 Movilidad de cuidado	ARTÍCULO 60	●
31	5.9 Dictámenes de factibilidad	ARTÍCULO 68	●
<b>6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito</b>			
32	6.1 Protocolos de actuación	ARTÍCULO 138	●
33	6.2 Reparación integral	ARTÍCULO 139	●
34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	ARTÍCULO 137	●
35	6.4 Atención médica prehospitolaria	ARTÍCULO 132	●
<b>7. Implementar registros de información en materia de movilidad y seguridad vial</b>			
36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	ARTÍCULO 46	●
37	7.2 Sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial	ARTÍCULO 45	●
38	7.3 Datos abiertos	ARTÍCULO 52	●
<b>8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público</b>			
39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	ARTÍCULO 72	●
40	8.2 Sistemas integrados de transporte	ARTÍCULO 70	●
41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	ARTÍCULO 78	●
42	8.4 Control e inspección	ARTÍCULO 85	●
43	8.5 Seguro de responsabilidad civil a pasajeros y terceros	ARTÍCULO 90	●
44	8.6 Derechos laborales de los conductores	ARTÍCULO 89	●
45	8.7 Fomento a la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	ARTÍCULO 80	●
<b>9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares</b>			
46	9.1 Reconocimiento del costo ambiental y social de la movilidad	ARTÍCULO 11	●
47	9.2 Función social de las calles y el suelo	ARTÍCULO 93	●

48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	<b>ARTÍCULO 98</b>	●
49	9.4 Zonas de tránsito controlado	<b>ARTÍCULO 99</b>	●
50	9.5 Control y tarificación del estacionamiento en vía pública	<b>ARTÍCULO 96</b>	●
51	9.6 Control y tarificación del estacionamiento en predios	<b>ARTÍCULO 97</b>	●
52	9.7 Programas de movilidad empresarial e institucional	<b>ARTÍCULO 106</b>	●
53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	<b>ARTÍCULO 102</b>	●
	<b>10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio</b>		
54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	<b>ARTÍCULO 28</b>	●
55	10.2 Alcances mínimos de los programas de movilidad y seguridad vial	<b>ARTÍCULO 30</b>	●
56	10.3 Integración de la movilidad y el ordenamiento territorial	<b>ARTÍCULO 104</b>	●
57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	<b>ARTÍCULO 105</b>	●

## 1. DISPOSICIONES PRELIMINARES

### 1.1 Objeto y fines de la Ley

**ARTÍCULO 1. Objeto de la Ley.** La presente Ley es de orden público e interés general<sup>2</sup>, sus disposiciones son de observancia obligatoria en todo el territorio del Estado y tiene por objeto:

- I. Establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, priorizando el desplazamiento de las y los peatones, conductores de vehículos no motorizados y personas con discapacidad;
- II. Establecer los mecanismos enfocados a reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito<sup>3</sup> con base en el enfoque de sistemas seguros;
- III. Establecer las bases para la gestión de la seguridad vial con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas usuarias de la vía.
- IV. Establecer las directrices para la planeación, organización, regulación, gestión, control y evaluación de la movilidad de las personas y bienes<sup>4</sup>;
- V. Establecer los mecanismos de coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial.
- VI. Establecer los mecanismos de participación de los sectores público, social, privado y de la población en general en las decisiones relacionadas con la política de movilidad y seguridad vial.

**ARTÍCULO 2. Utilidad Pública.** Se considera de utilidad pública<sup>5</sup>:

- I. El control en el tránsito de vehículos particulares, privados y públicos en la infraestructura vial, enfocado a prevenir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;<sup>6</sup>

<sup>2</sup> leyes estatales de movilidad

<sup>3</sup> LGMSV art. 1 fr. I y IX

<sup>4</sup> Ley de Movilidad de Guanajuato

<sup>5</sup> 12 de las 16 leyes destinan un artículo de la ley para definir qué se considera de utilidad pública e interés general.

<sup>6</sup> Adaptado de las leyes de movilidad de CdMx, Hidalgo, Quintana Roo, Nayarit y Nuevo León.

- II. La prestación de servicios de transporte de personas y distribución de bienes<sup>7</sup> y la infraestructura y servicios auxiliares relativos a esos servicios<sup>8</sup>;
- III. El uso de los sistemas de movilidad por todas las personas en condiciones de igualdad.
- IV. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad, prevista en la presente Ley;
- V. La señalización vial y nomenclatura<sup>9</sup> y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;
- VI. El acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;
- VII. Las políticas, medidas, normas y acciones en materia de seguridad vial adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones graves y muertes a causa de éstos, tales como la infraestructura vial segura, transporte multimodal, las velocidades seguras; los vehículos seguros, las personas usuarias seguras y la atención médica prehospitalaria; y
- VIII. Las demás que señalen otros ordenamientos jurídicos aplicables.

## 1.2 Glosario

**ARTÍCULO 3. 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;<sup>10</sup>
- II. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público;<sup>11</sup>
- III. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;<sup>12</sup>
- IV. 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; desde los primeros auxilios que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;<sup>13</sup>
- V. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial existente o proyectada, para comprobar sus condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad, a fin de identificar, reconocer y corregir las deficiencias;<sup>14</sup>

7 Ley de Movilidad de Colima

8 Ley de Movilidad de CdMx

9 Ley de Movilidad de CdMx

10 Ley General de Cultura Física y Deporte

11 LGMSV art. 3 fr. I y Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad art. 2 fr. I

12 LGMSV art. 3 fr. III y Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad art. 2 fr. I

13 LGMSV art. 3 fr. IV y Norma Oficial Mexicana NOM-034-SSA3-2013, Regulación de los servicios de salud. Atención médica prehospitalaria.

14 Se tomó como base la LGMSV art. 3 fr. V que define las "auditorías de seguridad vial" pero se le agregó "movilidad y" dado que el art. 38 de la LGMSV se refiere al mismo concepto mediante un segundo término "auditorías e inspecciones"

- VI. Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;<sup>15</sup>
- VII. Banqueta: Área pavimentada entre las edificaciones y las calles o avenidas, destinadas a la circulación de peatones, con o sin desnivel respecto al de la vialidad de tránsito vehicular;<sup>16</sup>
- VIII. Calle: Vía pública ubicada en un centro de población;
- IX. Ciclovía: Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor;
- X. Conductor novel: Aquella persona que, sin importar la edad, comienza a conducir;<sup>17</sup>
- XI. Congestión vehicular: La condición de un tramo de vía cuando la demanda vehicular supera su capacidad;<sup>18</sup>
- XII. Conurbación: Continuidad física y demográfica que forman dos o más Centros de Población;
- XIII. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;<sup>19</sup>
- XIV. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;<sup>20</sup>
- XV. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;<sup>21</sup>
- XVI. Estacionamiento: Lugar de propiedad pública o privada, que se destina a la estancia transitoria o permanente de vehículos.
- XVII. Externalidad: Los impactos positivos o negativos que genera la provisión de un bien o servicio, 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 sanitarios, invo-

---

de infraestructura y seguridad vial", el cual equipara infraestructura con seguridad vial siendo el primero un elemento del sistema de movilidad y el segundo un criterio. Se recupera "auditoría de movilidad y seguridad vial" de las leyes estatales en la materia de CdMx, Sinaloa, Quintana Roo. Se adecuó la definición para a) incluir proyectos y no solo vías existentes (aunque tácitamente se puede interpretar de la LGMSV que son estas las "inspecciones" no queda claro pero tampoco tiene sentido práctico la separación de términos), b) se agregó "para comprobar sus condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad" y c) se eliminaron las referencias finales a la emisión de recomendaciones dado que no es así como se plantea la figura de auditoría en la LGMSV, en todo caso se deja para la regulación en los estados.

15 LGMSV art. 3 fr. VII y Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad art. 2 fr. XXIII.

16 Definición usada en el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad de la CdMx.

17 Definición usada en el Protocolo para la Implementación de Puntos de Control de Alcoholimetría [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/249279/Protocolo\\_2a\\_edici\\_n.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/249279/Protocolo_2a_edici_n.pdf)

18 Definición basada en diversas fuentes.

19 LGMSV art. 3 fr. XIV

20 LGMSV art. 3 fr. XV y Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-194-SE-2021, Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones.

21 LGMSV art. 3 fr. XVIII

- lucrando su producción, consumo y disposición<sup>22</sup>. Inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público<sup>23</sup>;
- XXVIII. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;<sup>24</sup>
- XIX. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte;<sup>25</sup>
- XX. Impacto de movilidad: influencia o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;<sup>26</sup>
- XXI. Infraestructura vial: Conjunto de elementos físicos interrelacionados entre sí, existentes en las vías públicas que tienen una finalidad de beneficio general, al permitir su mejor funcionamiento e imagen urbana;
- XXII. Lesión grave: aquella derivada de un siniestro de tránsito que amerite una hospitalización superior a veinticuatro horas;<sup>27</sup>
- XXIII. Licencia de conducir: Documento expedido por autoridad competente mediante acto administrativo, que autoriza a una persona física que demuestre condiciones psicofísicas, aptitudes respectivas y conocimiento regulatorio para conducir un vehículo motorizado;
- XXIV. Micromovilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías a través de vehículos de baja potencia, tamaño y peso<sup>28</sup>;
- XXV. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;<sup>29</sup>
- XXVI. Movilidad activa: Desplazamiento de una persona a través de la actividad física;
- XXVII. Movilidad del cuidado: Desplazamientos asociados con el acompañamiento y cuidado a dependientes y mantenimiento del hogar, el cual no es remunerado;
- XXVIII. Nivel de servicio: Medida de desempeño que representa la calidad del servicio de cada uno de los modos de movilidad;
- XXIX. Observatorio: Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXX. Personas con discapacidad: Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta

22 Definición utilizada por el INECC (Programa Institucional del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático 2014-2018) y en la Ley de Transición Energética. Se usó esta definición que tiene bases metodológicas sólidas.

23 LGMSV art. 3 fr. XXII. Esta referencia funciona como complemento a la definición planteada en esta misma fracción.

24 LGMSV art. 3 fr. XXIII

25 LGMSV art. 3 fr. XXIV con ajustes

26 LGMSV art. 3 fr. XXVII con ajustes

27 <https://www.gacetasanitaria.org/es-definicion-alta-hospitalaria-lesion-grave-articulo-So213911113001957>  
[https://diputadosciudadanos.mx/sites/default/files/ley\\_graL\\_asentamientos\\_humanos.pdf](https://diputadosciudadanos.mx/sites/default/files/ley_graL_asentamientos_humanos.pdf)

28 Se usaron como base las definiciones: "transportation over short distances provided by lightweight, usually single-person vehicles (such as bicycles and scooters)" <https://www.merriam-webster.com/dictionary/micromobility/>; "transportation using lightweight vehicles such as bicycles or scooters, especially electric ones that may be borrowed as part of a self-service rental program in which people rent vehicles for short-term use within a town or city" <https://www.wetech-alliance.com/2021/04/06/wine-country-in-the-midst-of-a-mobility-revolution/>; range of small, lightweight [human-powered or electric] devices operating at speeds typically below 25 km/h <https://www.itdp.org/multimedia/defining-micromobility/>; y "small, fully or partially human-powered vehicles such as bikes, e-bikes and e-scooters" [https://nacto.org/wp-content/uploads/2019/09/NACTO\\_Shared\\_Micromobility\\_Guidelines\\_Web.pdf](https://nacto.org/wp-content/uploads/2019/09/NACTO_Shared_Micromobility_Guidelines_Web.pdf)

29 LGMSV art. 3 fr. XXXI

una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;<sup>30</sup>

- XXXI. Persona con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;<sup>31</sup>
- XXXII. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;<sup>32</sup>
- XXXIII. Persona usuaria: La que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;<sup>33</sup>
- XXXIV. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;<sup>34</sup>
- XXXV. Proximidad: Circunstancia espacial y/o temporal que permite a las personas desplazarse con facilidad a sus destinos;
- XXXVI. Registro: Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXXVII. Sectores: Grupos diversos organizados a partir de su condición etaria, sexual, de clase, de género, étnica o cualquier otra referida a necesidades y causas de grupo.
- XXXVIII. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;<sup>35</sup>
- XXXIX. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;<sup>36</sup>
- XL. Servicio de transporte: el que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y bienes;
- XLI. Servicios Auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares<sup>37</sup>;
- XLII. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;<sup>38</sup>
- XLIII. Sistema: Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- XLIV. 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

---

30 Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad art. 2 fr. XXVII y LGMSV art. 3 fr. XL

31 LGMSV art. XLI

32 LGMSV art. 3 fr. XXXVII

33 LGMSV art. 3 fr. XXXIX

34 LGMSV art. 3 fr. XLII, adaptada de OMS: <https://www.un.org/es/observances/road-traffic-victims-day> 24 y las leyes de movilidad de CDMX, Sinaloa, Quintana Roo y Colima.

35 LGMSV art. 3 fr. XLV

36 LGMSV art. 3 fr. XLVI

37 Ley de Movilidad de la CdMx

38 LGMSV art. 3 fr. LIII

- otras tecnologías, preferentemente conectados a un centro de procesamiento y análisis;
- XLV. Sistema de movilidad: Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público.<sup>39</sup>
- XLVI. Sistema Estatal: Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial
- XLVII. 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;<sup>40</sup>
- XLVIII. Soluciones basadas en la naturaleza: Acciones para proteger, gestionar de forma sostenible, y restaurar los ecosistemas naturales o modificados, que abordan los desafíos sociales de manera efectiva y adaptativa, proporcionando simultáneamente beneficios para el bienestar humano y la biodiversidad.
- XLIX. Tránsito: Circulación de personas a pie y en vehículos por cualquier vía pública.
- L. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;
- LI. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad superior a los 25 km/h;
- LII. 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;
- LIII. Vía pública: Espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;<sup>41</sup>
- LIV. Vía recreativa: Vía pública con acceso temporalmente restringido a la circulación de vehículos motorizados para formar una red de vías libres y seguras, donde personas peatonas y ciclistas realicen actividad física, deporte o participen en actividades recreativas y/o culturales;
- LV. Viaje: Desplazamiento de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos y resultante de un propósito determinado.<sup>42</sup>
- LVI. Vialidad: Conjunto integrado de vías públicas que conforma la traza urbana;<sup>43</sup>
- LVII. Víctima de siniestro de tránsito: 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.
- LVIII. 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 de 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;
- LIX. 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.

---

39 LGMSV art. 3 fr. LVI con base en las leyes de movilidad de CdMx y Quintana Roo

40 LGMSV art. 3 fr. LVII adaptado de la definición de la Unión Europea en el reglamento N° 44 del CEPE: Prescripciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de retención de niños ocupantes de vehículos de motor [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=uriserv:OJL\\_2016.265.01.0001.01.SPA](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=uriserv:OJL_2016.265.01.0001.01.SPA)

41 LGMSV art. 3 fr. LXVIII

42 Adaptado de LGMSV art. 3 fr. X pero se usa "Viaje" en lugar de "Desplazamiento". El viaje es un tipo de desplazamiento, se usa la definición de viaje en <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt213.pdf>

43 LGMSV art. 3 fr. LXIX

## 2 DERECHO A LA MOVILIDAD

### 2.1 Finalidades del derecho a la movilidad

**ARTÍCULO 4. Derecho a la movilidad.** La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia<sup>44</sup>. El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de las lesiones de las personas usuarias de las calles, en especial de las más vulnerables;<sup>45</sup>
- II. La accesibilidad de todas las personas a las calles y a los sistemas de transporte;<sup>46</sup>
- III. La movilidad eficiente de personas y bienes;<sup>47</sup>
- IV. La adaptación y mitigación ante los efectos del cambio climático;<sup>48</sup>
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial,<sup>49</sup> y
- VI. La eliminación de mecanismos de exclusión o diferenciaciones desventajosas al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad.<sup>50</sup>

**ARTÍCULO 5. Protección de los derechos humanos.** Esta Ley se interpretará de conformidad a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento a las personas la protección más amplia.<sup>51</sup>

### 2.2 Jerarquía de la movilidad y la seguridad vial

**ARTÍCULO 6. Jerarquía de la Movilidad y Seguridad Vial.** La prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones y recursos presupuestales en materia de movilidad y la seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades y 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.<sup>52</sup>

---

44 LGMSV art. 9

45 LGMSV art. 9 fr. I

46 LGMSV art. 9 fr. II

47 LGMSV art. 9 fr. III

48 Ajuste a la redacción del LGMSV art. 9 fr. IV

49 LGMSV art. 9 fr. V

50 LGMSV art. 9 fr. VI

51 Adaptación de LGMSV art. 2

52 LGMSV art. 6

Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad deberán garantizar el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía:<sup>53</sup>

- I. Personas peatonas, en especial con movilidad limitada y con discapacidad, incluyendo a todas las que hacen uso de la calle sin un vehículo;<sup>54</sup>
- II. Ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias de vehículos eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad no mayor a 50 km/h;<sup>55</sup>
- IV. Servicios de transporte público colectivo de personas pasajeras;<sup>56</sup>
- V. Servicios de transporte de bienes; y<sup>57</sup>
- VI. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia 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.<sup>58</sup>

## 2.3 Principios

**ARTÍCULO 7. Principios Generales.** En la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, las autoridades estatales y municipales se apegarán a los siguientes principios:<sup>59</sup>

- I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de

---

53 LGMSV art. 6

54 LGMSV art. 6 fr. I ajustado

55 No está establecido en la LGMSV, pero se recomienda incorporar el reconocimiento de vulnerabilidad de vehículos eléctricos pequeños y no veloces

56 LGMSV art. 6 fr. III la jerarquía es respecto al servicio

57 LGMSV art. 6 fr. IV la jerarquía es respecto al servicio

58 9 Leyes estatales de movilidad. Los criterios usados en las leyes estatales para definir la jerarquización no varían mucho de la redacción inicial de la CDMX: "se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad". en 3 de las leyes (Oaxaca, Hidalgo y Nuevo León) se basan en dos: la vulnerabilidad física para la protección de la integridad física de las personas usuarias, y las externalidades o costos sociales; en 5 leyes agregan a estas dos, la productividad (Nayarit, Colima, Coahuila, Quintana Roo y CDMX).

59 LGMSV art. 4

- su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
  - VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
  - VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
  - VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
  - IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
  - X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
  - XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
  - XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;
  - XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
  - XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;
  - XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión grave por siniestros de tránsito es prevenible;
  - XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
  - XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
  - XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;
  - XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
  - XX. Uso prioritario de la vía o del servicio: Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte

público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

## 2.4 Enfoque de Sistemas Seguros

**ARTÍCULO 8. Enfoque de sistemas seguros.** Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, uso o disfrute en las vías públicas, 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:<sup>60</sup>

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito son prevenibles;<sup>61</sup>
- II. Los sistemas de movilidad y la infraestructura vial deben ser diseñados para tolerar el error humano para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;<sup>62</sup>
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;<sup>63</sup>
- IV. Evitar la conducción de cualquier tipo de vehículo por encima de los límites de concentración de alcohol establecidos en la presente Ley y exigir el uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos para motociclistas;
- V. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;<sup>64</sup>
- VI. Se deben reconocer y garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y los demás derechos de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de la Ley de Víctimas del Estado;<sup>65</sup>
- VII. Las decisiones deben ser tomadas con base en evidencia y conocimiento local e internacional, para lo cual se debe establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad.<sup>66</sup>
- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación;<sup>67</sup>
- IX. El diseño vial y los servicios de transporte deben ser modificados o adaptados, sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad y accesibilidad de las personas usuarias.<sup>68</sup>

---

60 LGMSV art. 5

61 LGMSV art. 5 fr. I

62 LGMSV art. 5 fr. II

63 LGMSV art. 5 fr. III

64 LGMSV art. 5 fr. IV

65 LGMSV art. 5 fr. VI ajustado

66 LGMSV art. 5 fr. VII ajustado

67 LGMSV art. 5 fr. VIII

68 LGMSV art. 5 fr. IX ajustado

**ARTÍCULO 9. Elementos del sistema seguro.** A fin de prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices en todas las normas, políticas y acciones que adopten:<sup>69</sup>

- I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;<sup>70</sup>
- II. Velocidades seguras: Las velocidades de desplazamiento se deben adaptar a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía, y las personas conductoras están obligadas a comprender y cumplir los límites de velocidad;<sup>71</sup>
- III. Vehículos seguros: Los vehículos deben contar con dispositivos de seguridad vial, que prevengan colisiones y protejan a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas y demás usuarios, en caso de ocurrir una colisión;<sup>72</sup>
- IV. Personas usuarias seguras: Las personas usuarias, en especial los conductores de vehículos están obligados a cumplir con las normas viales y tomar medidas para mejorar la seguridad vial;<sup>73</sup>
- V. Atención médica prehospitalaria: Las autoridades competentes deberán establecer un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y<sup>74</sup>
- VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes deberán establecer las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.<sup>75</sup>

## 2.5 Criterios de la movilidad y seguridad vial

**ARTÍCULO 10. Diseño universal.** Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado<sup>76</sup>, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, bajo los siguientes criterios:<sup>77</sup>

- I. Uso equiparable y flexible que se adapta a cualquier persona usuaria;
- II. Simple e intuitivo, fácil de entender para cualquier grupo de edad, lengua o condición socioeconómica;
- III. Información perceptible, para cualquier persona usuaria;
- IV. Tolerancia al error, minimizando el riesgo de siniestro;
- V. Que exija poco esfuerzo físico y favorezca el uso eficaz y confortable;
- VI. Tamaño del espacio apropiado para el acceso y movilidad de cualquier persona usuaria, y
- VII. Uso de señalizaciones que permitan el entendimiento y movilidad para todas las personas.

---

69 LGMSV art. 11

70 LGMSV art. 11 fr. I

71 LGMSV art. 11 fr. II

72 LGMSV art. 11 fr. III

73 LGMSV art. 11 fr. IV

74 LGMSV art. 11 fr. V

75 LGMSV art. 11 fr. VI

76 LGMSV art. 3 fr. XII y Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad art. 2 fr. XI

77 LGMSV art. 13 complementado con los criterios establecidos en la Ley de Movilidad de Nayarit

**ARTÍCULO 11. Control de externalidades.** Las autoridades estatales y municipales aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad, la salud de las personas 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, los autos no seguros en circulación y los efectos en la salud por la falta de actividad física.<sup>78</sup>

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 12. Perspectiva de género.** Las autoridades estatales y municipales deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad, reconociendo su interseccionalidad, a través de las siguientes acciones:<sup>79</sup>

- I. Fortalecer la información disponible y los diagnósticos que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad del cuidado;
- II. Incluir en la planeación de la movilidad y seguridad vial, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género, así como la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad;
- III. Incorporar la perspectiva de género en materia de movilidad, a través del reconocimiento de los diversos patrones de movilidad entre hombres y mujeres, fomentar la participación de las mujeres en el diseño y planeación de los sistemas de movilidad;
- IV. 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, y
- V. Implementar protocolos de actuación en contra de la violencia de género y acoso sexual en el transporte público, y planeación, implementación, evaluación y seguimiento de la transversalidad del principio de género en las políticas de movilidad.

### 3. AUTORIDADES Y DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

#### 3.1 Autoridades en materia de movilidad y seguridad vial

**ARTÍCULO 13. Autoridades** Son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, las siguientes:<sup>80</sup>

- I. La persona titular del poder ejecutivo del estado;
- II. La Secretaría de Movilidad *lo equivalente*;
- III. La Secretaría de Seguridad Pública *lo equivalente*;
- IV. La Secretaría de Salud *lo equivalente*;
- V. La Secretaría de Medio Ambiente *lo equivalente*;
- VI. La Secretaría de Obras *lo equivalente*;
- VII. La Secretaría de Finanzas *lo equivalente*;
- VIII. Los Municipios.

---

<sup>78</sup> No está en la LGMSV, pero sí en leyes de movilidad de los Estados

<sup>79</sup> LGMSV art. 32 ajustado

<sup>80</sup> Con base en la LGMSV art. 74

### 3.2 Atribuciones de las autoridades del estado

**ARTÍCULO 14. Atribuciones de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado.** Corresponde a la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado el ejercicio de las siguientes atribuciones:<sup>81</sup>

- I. Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley;
- II. Formular y conducir la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;
- III. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, las entidades federativas y los municipios, para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el Estado;
- IV. Celebrar los instrumentos jurídicos, así como coordinar y promover las acciones necesarias con los sectores público, privado y social, así como con instituciones académicas y grupos empresariales, que contribuyan a los objetivos de la presente Ley;
- V. Expedir el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- VI. Expedir, por conducto de la Secretaría de Movilidad *lo equivalente*, las normas técnicas y demás disposiciones jurídicas de carácter general relativas a las características de la infraestructura vial, regulación de tránsito y seguridad vial;
- VII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado para el cumplimiento del objeto previsto en la presente Ley;
- VIII. 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;
- IX. Designar a la persona que integrará el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- X. Fomentar la participación del sector social en la materia; y
- XI. Las demás que señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

**ARTÍCULO 15. Atribuciones de la Secretaría de Movilidad *lo equivalente*.** Corresponde a la Secretaría de Movilidad *lo equivalente* el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y la normatividad vigente en el ámbito de su competencia;
- II. Vigilar, en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de esta Ley y los demás ordenamientos que de ella se deriven, así como sancionar su incumplimiento;
- III. Instrumentar la utilización de elementos aportados por la ciencia y la tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan:
  - a. La determinación de infracciones y aplicación de sanciones en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública *lo equivalente*; y
  - b. Mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y adultos mayores.
- IV. Proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Formular y proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las políticas en materia de movilidad y seguridad vial, así como implementar, vigilar y evaluar su aplicación;
- VI. Elaborar y someter a la aprobación del Ejecutivo del Estado, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y posteriormente llevar a cabo su implementación;
- VII. Brindar opinión respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, cuando así lo solicite el Ayuntamiento de un Municipio;

---

81 Con base en la LGMSV art. 67

- VIII. Coordinar comisiones de trabajo con los diferentes sectores, con el objeto de proponer acciones, programas o proyectos relacionados con la competencia de la Secretaría de Movilidad *(o equivalente)*;
- IX. Fomentar el uso del transporte no motorizado, y los desplazamientos a pie, así como mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;
- X. Celebrar de manera conjunta o separadamente, convenios de coordinación y colaboración, documentos previos a los contratos y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de las Administraciones Públicas Federal, Estatales y Municipales, así como con instituciones del sector público, privado y social, para el cumplimiento de esta Ley;
- XI. Coadyuvar con las autoridades competentes, en la promoción de cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;
- XII. Promover la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades en coordinación con las autoridades federales y municipales, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y dando prioridad en todo momento al tránsito peatonal, ciclista y del servicio de transporte público;
- XIII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan utilizar mejor las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;
- XIV. Fomentar que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad peatonal, para las personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen.
- XV. Promover y proteger la libre concurrencia y competencia, de conformidad con la ley aplicable;
- XVI. Realizar actos de inspección, verificación y vigilancia en el ámbito de su competencia en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVII. Utilizar cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, así como las conductas contrarias a los mismos;
- XVIII. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;
- XIX. Instrumentar en coordinación con otras autoridades competentes, programas y campañas de educación, encaminados a la prevención de siniestros de tránsito y la sana convivencia vial a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales, así como la promoción de la cultura de la movilidad en la población;
- XX. Incentivar la formación de especialistas, para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad;
- XXI. Ejecutar los acuerdos del Ejecutivo del Estado en todo lo que se refiere a la materia objeto de esta Ley y sus reglamentos;
- XXII. Crear el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, para proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial.
- XXIII. Emitir auditorías de movilidad y seguridad vial, y dictámenes de factibilidad a que se refiere la presente Ley.
- XXIV. Brindar asesoría técnica a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño e instrumentación de programas para habilitar espacios para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista;
- XXV. Incentivar acciones de los privados para reducir el uso del automóvil y mejorar la seguridad vehicular de sus flotillas;
- XXVI. Establecer las bases normativas y reglamentarias para regular la seguridad vehicular en el

- Estado y los municipios;
- XXVII. Elaborar los lineamientos y demás disposiciones de seguridad vehicular de las flotillas institucionales de las dependencias estatales y municipales;
- XXVIII. Las demás que les otorguen la presente Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones administrativas aplicables.

**ARTÍCULO 16. Atribuciones de la Secretaría de Seguridad Pública [o equivalente].** Corresponde a la Secretaría de Seguridad Pública *[o equivalente]* el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;
- II. Orientar, participar y colaborar con la población en general, en materia de prevención de siniestros de tránsito y de infracciones a las normas de tránsito;
- III. Cuidar de la seguridad e integridad de las personas usuarias vulnerables en las vías públicas, garantizando siempre su preferencia, sobre los vehículos motorizados;
- IV. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones, que la infraestructura ciclista, banquetas, cruces y rampas peatonales, y accesos destinados a las personas con discapacidad, permanezcan libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados;
- V. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;
- VI. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad;
- VII. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito, y
- VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**ARTÍCULO 17. Atribuciones de la Secretaría de Salud [o equivalente].** Corresponde a la Secretaría de Salud *[o equivalente]* el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Proporcionar a las autoridades estatales y municipales competentes, los datos que coadyuvan 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 por siniestros de tránsito.
- III. Elaboración e implementación de programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito.
- IV. Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas 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;
- VI. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**ARTÍCULO 18. Atribuciones de la Secretaría de Medio Ambiente [o equivalente].** Corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente *[o equivalente]* el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría de Movilidad *[o equivalente]*, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y de bajas emisiones contaminantes; vehículos con control de emisiones avanzados y alta eficiencia energética con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;

- II. Incluir en las disposiciones conforme a las cuales se efectuará la evaluación del impacto ambiental de las obras o proyectos que generen efectos significativos en el territorio del Estado, criterios de movilidad y seguridad vial necesarios para cumplir con el objeto de la presente Ley;
- III. Establecer con base en la legislación en la materia y las disposiciones señaladas en la presente ley, la regulación de la circulación de los vehículos para que cumplan con las disposiciones de verificación vehicular y condiciones físico-mecánicas;
- IV. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría de Movilidad (o *equivalente*) y las demás autoridades competentes el uso del transporte escolar; y
- V. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**ARTÍCULO 19. Atribuciones de la Secretaría de Obras [o equivalente].** Corresponde a la Secretaría de Obras [o *equivalente*] el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Diseñar, construir y mantener las vías de jurisdicción estatal y las que deriven de los convenios de coordinación con las autoridades federales o municipales que al efecto se celebren.
- II. Brindar asistencia técnica a los municipios, para diseñar e instrumentar programas de habilitación de espacios para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista.
- III. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**ARTÍCULO 20. Atribuciones de la Secretaría de Finanzas [o equivalente].** Corresponde a la Secretaría de Finanzas [o *equivalente*] el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas, para cumplir con el objetivo de la presente Ley;
- II. Implementar instrumentos fiscales, regulatorios y tarifarios que tengan por objeto reducir, controlar y compensar los costos sociales y ambientales de la movilidad;
- III. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para el transporte público, la movilidad no motorizada y la seguridad vial;
- IV. 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;
- V. Priorizar en los presupuestos las acciones en materia de movilidad y seguridad vial de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad;
- VI. Evaluar y programar los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, teniendo como base los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto; y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

### 3.3 Atribuciones de los municipios

**ARTÍCULO 21. Atribuciones de las autoridades municipales.** Corresponde a los municipios, las siguientes atribuciones:<sup>82</sup>

- I. Formular, conducir y evaluar la política municipal en materia de movilidad, seguridad vial y sostenibilidad en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;
- II. Coadyuvar con las autoridades estatales en la instrumentación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

---

82 Constitución art. 115 y LGMSV art. 68

- III. Coordinarse con otros municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en programas en materia de movilidad, seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- IV. Gestionar y administrar recursos para ejecutar acciones enfocadas a garantizar el derecho a la movilidad y la gestión de la seguridad vial;
- V. Elaborar, evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Diseñar y ejecutar, en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la presente Ley;
- VII. Llevar a cabo el control de tránsito, preservando el orden y la seguridad vial con base en el enfoque de sistemas seguros;
- VIII. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral;
- IX. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a las vías de su competencia, vigilando que, en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;
- X. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales;
- XI. Vigilar que las dependencias o los particulares que realicen trabajos o eventos en las aceras impidiendo la movilidad peatonal, coloquen dispositivos que permitan la circulación de peatones con comodidad y seguridad por el arroyo vehicular;
- XII. Elaborar y operar programas para fomentar la movilidad activa y el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta y la micromovilidad dentro de sus respectivos territorios;
- XIII. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia; y
- XIV. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad vial y vehicular; y
- XV. Las demás que les otorguen la presente Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones administrativas.

### 3.4 Coordinación interinstitucional

**ARTÍCULO 22. Convenios de coordinación y de colaboración.** El Estado y los municipios podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de convenios con la Federación, Estados o municipios de otras entidades federativas, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los municipios podrán suscribir, además, convenios de coordinación y colaboración con ciudadanos, organizaciones sociales, empresariales, educativas, con organismos de la sociedad civil, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones y con la sociedad en general en la materia.

**ARTÍCULO 23. Coordinación metropolitana.** La planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas, deberá realizarse de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la Ley Estatal de Desarrollo Urbano *[o equivalente]*, o en su caso, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.<sup>83</sup>

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, el titular del poder ejecutivo del Estado podrá celebrar los convenios correspondientes con la entidad colindante, para la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se celebren, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas

---

83 LGMSV art. 75. Se cambió "podrá" por "deberá"

aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.<sup>84</sup>

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.<sup>85</sup>

### 3.5 Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

**ARTÍCULO 24. Objeto del Sistema Estatal.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto y principios de esta Ley, los instrumentos de planeación y la implementación coordinada de los principios, elementos, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas.<sup>86</sup>

**ARTÍCULO 25. Integración del Sistema Estatal.** El Sistema estará integrado por las personas titulares de:

- I. El Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría de Movilidad [o equivalente];
- III. La Secretaría de Seguridad Pública [o equivalente];
- IV. La Secretaría de Salud [o equivalente];
- V. La Secretaría de Medio Ambiente [o equivalente];
- VI. La Secretaría de Obras [o equivalente];
- VII. La Secretaría de Finanzas [o equivalente];
- VIII. El Instituto de Planeación Municipal o Metropolitano [o equivalente];
- IX. Los municipios [se puede establecer en los lineamientos que al efecto se emitan, los mecanismos para su participación, en el caso de que por número sea inoperante establecer la participación de todos]
- X. Un representante del sector empresarial relativo a la movilidad;
- XI. Tres representantes de la sociedad civil cuyo objeto de creación se relacione con temas de movilidad, seguridad vial y accesibilidad;
- XII. Un representante de la academia con experiencia comprobada en materia de movilidad;

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. Los representantes del sector empresarial, la sociedad civil y la academia serán designados por un esquema de convocatoria abierta bajo el procedimiento que establezcan los lineamientos de operación del Sistema.

El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.<sup>87</sup>

---

84 LGMSV art. 76

85 LGMSV art. 77

86 Con base en la LGMSV art. 7 párrafo 1

87 Con base en la LGMSV art. 7 ap. A fr. V

**ARTÍCULO 26. Atribuciones del Sistema Estatal.** El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir sus lineamientos de operación;
- II. Emitir acuerdos y resoluciones generales para su funcionamiento;<sup>88</sup>
- III. Aprobar el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;<sup>89</sup>
- IV. Analizar y promover la aplicación de los instrumentos de política previstos en la presente Ley;
- V. Formular a las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, recomendaciones para el fortalecimiento de las políticas y acciones para el cumplimiento de los objetivos y principios previstos en la presente;
- VI. Expedir lineamientos y demás disposiciones de carácter general que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Proponer criterios en la planeación, diseño, implementación, operación y evaluación de la infraestructura vial, servicios de transporte y programas relativos a la movilidad y la seguridad vial;<sup>90</sup>
- VIII. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades;
- IX. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;<sup>91</sup> y
- X. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley, los lineamientos y demás disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial.

**ARTÍCULO 27. Funcionamiento del Sistema Estatal.** El Sistema Estatal operará con base en los lineamientos de operación que apruebe en su instalación, los cuales deberán al menos cumplir con lo siguiente:<sup>92</sup>

- I. El Sistema Estatal será presidido por la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado y contará con una Secretaría Ejecutiva, la cual corresponderá a la persona titular de la Secretaría de Movilidad *[o equivalente]*;
- II. En ausencia de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la persona Titular de la Secretaría de Movilidad *[o equivalente]* presidirá las reuniones;
- III. La presidencia del Sistema Estatal convocará, por lo menos, a una reunión ordinaria semestral con el propósito de informar y evaluar las acciones y medidas implementadas en materia de movilidad, los datos relativos a la gestión de la seguridad vial, así como la información alusiva a los siniestros de tránsito; y para conocer las opiniones o recomendaciones de sus integrantes;
- IV. La presidencia del Sistema Estatal podrá convocar de forma extraordinaria cuando la naturaleza de algún asunto de su competencia lo exija o a petición fundada de alguna persona integrante del Sistema.

---

88 Con base en la LGMSV art. 7 ap. B fr. III

89 Con base en la LGMSV art. 7 ap. B fr. VII

90 Con base en la LGMSV art. 7 ap. B fr. XII

91 Con base en la LGMSV art. 7 ap. B fr. XII

92 Con base en la operación de sistemas similares

## 4. INSTRUMENTOS GENERALES

### 4.1 Instrumentos de planeación

**ARTÍCULO 28. Planeación.** Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación de la movilidad y la seguridad vial, a la ordenación racional y sistemática de acciones<sup>93</sup> que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado de conformidad con esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Además de lo previsto en la Ley de Planeación del Estado [o *equivalente*], la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá estar alineada con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y contribuir al cumplimiento de los objetivos globales, los acuerdos y tratados internacionales que haya suscrito México.

La planeación que derive de la presente Ley deberá establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial. Lo anterior con el fin de cumplir con los objetivos establecidos en esta Ley, al fijarse 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 29. Instrumentos de Planeación.** Son instrumentos de planeación de la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes:

- I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; y
- II. Programas municipales, multimunicipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

**ARTÍCULO 30. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.** El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento de los sistemas de movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley y las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía; y deberá ser revisado y en su caso modificado cada seis años.

**ARTÍCULO 31. Programas municipales, multimunicipales y metropolitanos de movilidad y seguridad vial.** Los municipios deberán expedir sus respectivos programas de movilidad y seguridad vial y podrán coordinarse con otros municipios y entidades federativas para expedir programas multimunicipales o metropolitanos, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley y a lo previsto en los Programas del Estado. Todo centro urbano, conurbación y zona metropolitana requiere un solo instrumento de planeación que abarque íntegramente el espacio poblado.

**ARTÍCULO 32. Objetivos de los programas de movilidad y seguridad vial.** Los programas dirigirán sus estrategias y acciones al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los siguientes:

- I. Movilidad activa. Reducir la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles atri-

<sup>93</sup> Ley de Planeación art. 3

- buidas a la falta de ejercicio físico a través de la promoción de la movilidad activa segura;<sup>94</sup>
- II. Seguridad vial. Reducir la mortalidad y lesiones graves causadas por siniestros de tránsito a través de la movilidad segura y las estrategias planteadas en esta Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;<sup>95</sup>
- III. Calidad del aire. Reducir la mortalidad y enfermedades causadas por la contaminación del aire a través de la promoción de la movilidad sustentable;<sup>96</sup>
- IV. Transporte público y movilidad no motorizada. Aumentar la proporción de viajes en transporte público y movilidad no motorizada aumentando el acceso a sistemas de movilidad y servicios de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos;<sup>97</sup>
- V. Cambio climático. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero reduciendo el consumo de combustibles fósiles, a fin de cumplir con los objetivos nacionales y globales de mitigación y una movilidad neutral en carbono;<sup>98</sup>
- VI. Proximidad. Aumentar las densidades urbanas a través del uso intensivo y equitativo del espacio urbano construido, la proximidad de servicios, empleo, consumo con la vivienda y el control de la expansión urbana; y
- VII. Espacio público. Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores y las personas con discapacidad.<sup>99</sup>

**ARTÍCULO 33. Acciones en los programas de movilidad y seguridad vial.** La planeación de la movilidad y seguridad vial plasmada en los programas integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando además los siguientes criterios:<sup>100</sup>

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Impulsar políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
- IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;
- V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;
- VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño

---

94 ODS 3.4

95 ODS 3.6

96 ODS 3.9 y 11.6

97 ODS 9.1 y 11.2

98 ODS 13.2

99 ODS 11.7

100 LGMSV art. 31

universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

- VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
- IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
- XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
- XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;
- XV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;
- XVIII. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;
- XIX. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte;
- XX. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;
- XXI. Las demás que establezcan las demás disposiciones legales.

**ARTÍCULO 34. Contenido de los programas de movilidad y seguridad vial.** Los programas de movilidad y seguridad vial deben contener como mínimo:

- I. El diagnóstico que contenga por lo menos lo siguiente:
  - a. La evaluación del cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo **ARTÍCULO 32**.
  - b. Los indicadores que establezca la Estrategia Nacional.
  - c. La evaluación del cumplimiento de los programas previos.

- II. Los objetivos de planeación congruentes con el artículo **ARTÍCULO 32** adaptados a su contexto
- III. Los indicadores y metas:
  - a. Indicadores relativos a los establecidos por la Estrategia Nacional, esta Ley y los sistemas de información y bases de datos de movilidad.
  - b. Definición de líneas base.
  - c. Definición de metas a lograr al horizonte del plan, así como metas parciales con el objetivo de lograr una gestión basada en resultados.
- IV. Las estrategias y acciones propuestas para cumplir con los objetivos del programa, congruentes con el artículo **ARTÍCULO 33** y con otros instrumentos de planeación;
- V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución y las acciones de coordinación con dependencias federales, otras entidades federativas, municipios y sociedad civil;
- VI. Plan de implementación y control que involucre a las autoridades responsables;
- VII. El desarrollo de herramientas para financiamiento de los proyectos priorizados.
- VIII. Los indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa; y
- IX. Estrategias de comunicación para hacer cumplir la legislación basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas para potenciar al máximo el cumplimiento.

**ARTÍCULO 35. Seguimiento y evaluación de los programas.** El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de indicadores, instrumentos, mecanismos de participación, registros, información y datos e infraestructura vial previstos en la presente Ley y definidos por las autoridades competentes.

La autoridad responsable publicará datos de los indicadores de evaluación e informes periódicos sobre el cumplimiento parcial de las metas. La periodicidad será al menos semestral, pudiendo publicarse datos en periodos más cortos, o incluso inmediatamente en los casos en los que sea posible. Las autoridades estatales y municipales garantizarán la publicación de datos abiertos actualizados de los indicadores establecidos en los programas, los cuales contendrán al menos los relativos a los objetivos del artículo **ARTÍCULO 32**.

## 4.2 Instrumentos fiscales y de inversión

**ARTÍCULO 36. Instrumentos económicos.** El Gobierno del Estado y los gobiernos municipales deberán diseñar instrumentos económicos que garanticen el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley y que tengan como finalidad:<sup>101</sup>

- I. Construir, mantener y operar infraestructura segura, sostenible, resiliente y de calidad para el transporte público y la movilidad no motorizada;
- II. Desincentivar el uso de modos de transporte que por sus externalidades negativas produzcan daños sociales y ambientales;
- III. Subsidiar y otorgar incentivos a los usuarios de servicios de transporte sostenible, seguro, equitativo y que generen beneficios sociales y ambientales;
- IV. Fomentar la incorporación de información confiable y suficiente sobre las consecuencias, beneficios y costos sociales y ambientales de las decisiones de las personas consumidoras, conductoras, operadoras de servicios y de las vías públicas; y
- V. Promover que los precios de los bienes y servicios relativos a la movilidad reflejen los costos sociales y ambientales de su uso y operación.

---

101 Desarrollado con base en LGMSV art. 57

**ARTÍCULO 37. Instrumentos fiscales.** Las autoridades estatales y municipales, 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 y reducir los costos sociales y ambientales de la movilidad, que cumplan con lo siguiente:

- I. Que sean los beneficiarios directos o indirectos de la infraestructura vial y el uso de vehículos que generan externalidades negativas quienes absorban el costo de las inversiones, mantenimiento y gasto operacional;
- II. Que los impuestos, aprovechamientos y tarifas relativas a la movilidad o por obras y actividades con impacto en la movilidad, que generan costos sociales y ambientales se reduzcan lo más posible, y que el resto deba ser compensado adecuadamente;
- III. Que se promueva la solidaridad fiscal mediante la progresividad tributaria para financiar el gasto público en materia de movilidad.

El gobierno estatal y los ayuntamientos, en el marco de sus facultades, deberán establecer adicionalmente a la política presupuesta, estrategias fiscales y tarifarias que promuevan la movilidad sustentable, segura y equitativa, que podrán ser:

- I. Impuesto a la tenencia vehicular con una estructura fiscal diferenciada en función del 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; y
- VIII. Otros instrumentos que mitiguen y compensen los costos ambientales y sociales de la movilidad.

La Secretaría de Finanzas [o *equivalente*] diseñará un esquema de incentivos fiscales a fin de retribuir a municipios que generen recursos internos, cuidando que el esquema no impacte de forma negativa en los municipios en zonas de bajo nivel socioeconómico.

**ARTÍCULO 38. Criterio de movilidad sustentable en los presupuestos.** El presupuesto que el Estado y municipios destinen a cumplir los objetivos de esta Ley, deberán garantizar el derecho a la movilidad de todos los 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 las que no se puedan eliminar.

Los presupuestos y los programas operativos de las dependencias responsables de la movilidad priorizarán las acciones en materia de movilidad y seguridad vial que, de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad, se traduzcan en implementar mejoras a la infraestructura, operación y control del transporte público, la movilidad no motorizada y peatonal, y la infraestructura vial bajo los principios de calles completas, diseño universal y seguridad vial.

**ARTÍCULO 39. Fondo de Movilidad Sustentable y Segura.** Se constituirá el Fondo de Movilidad Sustentable y Segura como programa presupuestal, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en el Estado. El Fondo financiará los siguientes rubros:

- I. Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura vial peatonal, ciclista y de transporte público;
- II. Diseño, implementación y operación de registros, agencias, institutos, sistemas de información y datos estadísticos;
- III. Programas y acciones para reducir los factores de riesgo vial y vigilancia preventiva para mitigar conductas de riesgo bajo un modelo de disuasión general de alta visibilidad en materia de velocidad, alcoholemia, conducción distraída y uso de sistemas de retención infantil, cinturones de seguridad y casco.
- IV. Diseño y planeación de servicios de transporte público;
- V. Implementación de servicios y adquisición de vehículos eléctricos de transporte público, micromovilidad y bicicletas compartidas;
- VI. Diseño de programas, proyectos ejecutivos y planes de servicio y operación;
- VII. Diseño de protocolos, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la ley;
- VIII. Estudios e inversiones para desarrollar proyectos de infraestructura y servicios para el transporte público;
- IX. Actividades de promoción y educación de la movilidad sustentable y campañas masivas de comunicación coordinadas con estrategias de vigilancia de la ley; y
- X. Los demás que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Los organismos y entidades del Estado y los municipios podrán recibir recursos de este 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 40. 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 la movilidad, deberán incluirse 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.

### 4.3 Instrumentos de participación

**ARTÍCULO 41. Participación social.** Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial deberán promover la participación de la sociedad en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial. Para dar cumplimiento a lo que establece esta Ley, la Secretaría de Movilidad *[o equivalente]* y los municipios, en el ámbito de sus facultades, deberán:

- I. Convocar a las organizaciones de los sectores social y productivo, a que manifiesten sus opiniones y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial en el proceso de integración del programa respectivo de movilidad y seguridad vial, de conformidad con lo previsto en el presente ordenamiento;
- II. Celebrar convenios de concertación con organizaciones sociales y privadas especialistas en materia de movilidad y seguridad vial, con la finalidad de que brinden asesoría en proyectos e infraestructura, así como en acciones de gestión de la seguridad vial y en la realización de estudios e investigaciones en la materia para emprender acciones conjuntas;
- III. Difundir, publicar y mantener actualizada toda la información generada por el programa respectivo de movilidad y seguridad vial; y
- IV. Operar las instancias estatales, metropolitanas y municipales de participación respecto a

las políticas de movilidad y seguridad vial, como espacios de deliberación entre gobiernos estatal y municipales y la sociedad civil.

**ARTÍCULO 42. Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.** Se constituye el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial; el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.<sup>102</sup>

La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] deberá garantizar una diversa representación de sectores sociales en la integración del Observatorio, que deberá considerar pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, zonas insulares, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada.<sup>103</sup>

El Observatorio tendrá funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de la administración pública involucrados.

**ARTÍCULO 43. Coordinación con el Observatorio.** Las autoridades correspondientes deberán proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información de la entidad federativa correspondiente, municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.<sup>104</sup>

Los institutos de planeación de las entidades federativas, municipales, multimunicipales y metropolitanos, deberán coordinar con el Observatorio, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.<sup>105</sup>

**ARTÍCULO 44. Instancias metropolitanas de participación.** A fin de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas de movilidad, los municipios deben 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.<sup>106</sup>

#### 4.4 Instrumentos de información

**ARTÍCULO 45. Sistema de información y seguimiento de movilidad.** El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de datos que la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] deberá

---

102 LGMSV art. 78

103 LGMSV art. 78

104 LGMSV art. 80

105 LGMSV art. 81

106 Con base en leyes de movilidad de Aguascalientes, Colima y CDMX.

integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia.<sup>107</sup>

La información que alimente al sistema deberá ser enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse la Secretaría. Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas. La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley en materia de Protección de Datos Personales del Estado.<sup>108</sup>

Las autoridades estatales y municipales, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.<sup>109</sup>

**ARTÍCULO 46. Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.** El Registro es el instrumento a través del cual la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] resguarda los documentos y actos jurídicos relacionados con los conductores, vehículos y servicios de transporte en todas sus modalidades, con base en los principios de publicidad, inscripción, especialidad, legitimación, consentimiento, tracto sucesivo, rogación, prelación y legalidad o calificación registral. El Registro tiene por objeto integrar, registrar, administrar, controlar y actualizar la información relativa al control de vehículos, conductores y servicios de transporte regulados a través de esta Ley.

**ARTÍCULO 47. Materias que integran el Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.** El Registro deberá contar con información sobre los siguientes rubros:<sup>110</sup>

- I. Control vehicular;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo y vigencia de licencia, así como las licencias suspendidas y canceladas;
- III. Infracciones cometidas, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;
- IV. Siniestros de tránsito, incluyendo un número identificador único para personas lesionadas, datos de localización, datos de los vehículos y personas involucradas, mecánica del siniestro.
- V. De los títulos de concesión, permisos y registros, sus representantes legales, gravámenes, características de vehículos y personas conductoras; y
- VI. Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*];

**ARTÍCULO 48. Información de los Registros.** La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] deberá considerar en la integración del Registro, que la información deberá estar a disposición de las autoridades competentes, con estricto apego a la legislación en materia de protección de datos personales en posesión de los sujetos obligados.

**ARTÍCULO 49. Información pública.** La información contenida en el Registro es de consulta pública, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservado, en términos de la legislación en materia de transparencia y protección de datos personales, y demás disposiciones aplicables. Cualquier persona interesada podrá consultar sus asientos, así como obtener constancias de estos.

---

107 LGMSV art. 27

108 Con base en LGMSV art. 27

109 Con base en LGMSV art. 27

110 LGMSV art. 29

**ARTÍCULO 50. Intercambio de Información.** Para el logro de los objetivos de la presente Ley, así como la aplicación de instrumentos y reglamentos que de ella emanen, la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] podrá celebrar acuerdos para el intercambio de información en materia de movilidad y seguridad vial que resulte estratégico para el desarrollo de planes, programas y proyectos en el Estado.<sup>111</sup>

**ARTÍCULO 51. Evaluación y seguimiento.** Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de información y de seguimiento de movilidad y de seguridad vial, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dicho programa, que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, propondrá la modificación o actualización que corresponda.

Para ello la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] tendrá las siguientes obligaciones referidas al diseño, seguimiento y evaluación de indicadores de movilidad y seguridad vial, lo cual tendrá que hacer del conocimiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial:

- I. Definir los indicadores de movilidad y seguridad vial, congruente con el sistema de información y seguimiento y con las metas de los instrumentos de planeación y programación;
- II. Generar un sistema de seguimiento de los indicadores usando información homologada y georreferenciada, con la frecuencia que establezca el Sistema Estatal, que deberá ser no menor a mensual;
- III. Publicar un reporte anual sobre el avance de en el cumplimiento de las que incluya la cuantificación de los indicadores, la comparativa con la línea base y las metas, así como las recomendaciones de mejora para cumplir con los objetivos.

**ARTÍCULO 52. Datos abiertos.** Los datos generados en materia de movilidad deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado.

La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] implementará las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información.

## 5. INFRAESTRUCTURA VIAL

### 5.1 Jerarquía vial

**ARTÍCULO 53. Jurisdicción.** La presente Ley regula el diseño, construcción y operación de las vías de jurisdicción del estado y de los municipios. Cuando las vías de jurisdicción federal atraviesen áreas urbanas, éstas deberán cumplir con lo establecido en la presente ley, en términos de lo establecido en el artículo 37 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.<sup>112</sup>

Para efectos de lo establecido en el párrafo anterior, el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial definirá a través de los lineamientos de calles del Estado que al efecto expida, la clasificación y jurisdicción de las vías estatales y municipales.

---

<sup>111</sup> Con base en LGMSV art. 30

<sup>112</sup> Con base en la LGMSV art. 33

**ARTÍCULO 54. Función de las calles.** Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la aptitud de la calle como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, siendo las siguientes:<sup>113</sup>

- I. La función de movilidad comprende el tránsito de personas peatonas y vehículos, y
- II. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

La gestión pública sobre las calles deberá fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquización vial. Asimismo, la prioridad en el diseño y operación de las calles estará definida en función de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley.

**ARTÍCULO 55. Sistema vial.** El sistema 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:<sup>114</sup>

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular motorizada y no motorizada; y
- II. Elementos incorporados: mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica.

**ARTÍCULO 56. Jerarquía vial.** Las vías se clasificarán en relación con su función en la red vial de un centro de población, conurbación o zona metropolitana en:<sup>115</sup>

- I. Carreteras y caminos estatales: vías no urbanas que comunican poblaciones dentro del Estado, y que están a cargo del Gobierno del Estado;
- II. Carreteras rurales: vías que conectan centros de población y zonas rurales; y
- III. Vías urbanas: calles o vías en centros de población y conurbaciones. Pueden ser de jurisdicción estatal o municipal y se clasifican en:
  - a. Avenidas de acceso controlado. Calles que cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones donde la incorporación y desincorporación a los carriles centrales se realiza a través carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos.<sup>116</sup> La falta de carriles laterales impide el reconocimiento de una avenida como de acceso controlado;
  - b. Avenidas primarias. Son vías de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular entre las distintas áreas de la ciudad y que por la falta de control de acceso a carriles centrales permiten la circulación de peatones y ciclistas;
  - c. Calles secundarias o avenidas colectoras. Su función es conectar las vías terciarias o locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro de las colonias por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamientos, así como carga y descarga de mercancías;
  - d. Calles terciarias o locales. Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias. Facilitan el tránsito entre la red primaria y colectoras. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas.

---

113 Con base en la LGMSV art. 34

114 Con base en la LGMSV art. 36 Párrafo 1

115 Con base en la LGMSV art. 36 párrafo 2

116 Con base en la Ley de Movilidad de Colima y el Reglamento de Tránsito de CdMx

## 5.2 Criterios de diseño vial

**ARTÍCULO 57. Diseño vial seguro.** Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público. Las calles deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque de sistema seguro, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, a fin de evitar muertes y lesiones graves.<sup>117</sup>

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial de las calles tendrán como eje rector, que en caso de que ocurra un siniestro de tránsito, la fuerza del impacto sea la mínima, para no causar la muerte o lesiones graves a las personas involucradas, incorporando criterios que preserven su vida, seguridad, salud integridad y dignidad.<sup>118</sup>

**ARTÍCULO 58. 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 vial y dispositivos de control del tránsito 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 las colisiones de conformidad a las establecidas en el artículo **ARTÍCULO 119**. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión de la velocidad, incluyendo campañas de sensibilización, sistemas de control y sanciones;<sup>119</sup>
- 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 conformidad con las establecidas en el artículo **ARTÍCULO 119**, 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 de acuerdo con los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito;<sup>120</sup>
- III. Diseño universal en calles. 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 todas las personas usuarias, 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 de calle o de banqueta;<sup>121</sup>

---

117 Con base en la LGMSV art. 33

118 Con base en la LGMSV art. 37 párrafo 3

119 Con base en la LGMSV art. 35 fr. VII

120 Con base en la LGMSV art. 35 fr. VI

121 Con base en la LGMSV art. 35 fr. I

- 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 establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones; carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda;
- V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente los peatones; por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueta y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores; y<sup>122</sup>
- VI. Vías saludables. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.

**ARTÍCULO 59. 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, bajo los siguientes criterios:<sup>123</sup>

- 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, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, ocupar y usar el espacio público en plenitud de condiciones.
  - b. Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, 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 pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.
- II. Seguridad:
  - a. Diversidad de usos de suelo: 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. La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la calle sea entendida con facilidad, 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 desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

---

122 Con base en la LGMSV art. 35 fr. V

123 Con base en la LGMSV art. 35

### 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: 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 que facilite 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 debe permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, ciclistas y 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, su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera.

**ARTÍCULO 60. 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 diferenciados por géneros, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas.

**ARTÍCULO 61. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.** Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

- I. El establecimiento de espacios para peatones y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles, seguros, directos, coherentes y atractivos;<sup>124</sup>
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios confortables que contribuyan al bienestar de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra, arbolado urbano y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo;<sup>125</sup>
- III. El diseño del espacio público contribuirá a una percepción de proximidad y de escala caminable;<sup>126</sup>
- IV. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, con las dimensiones especificadas en los manuales y normas expedidos por las autoridades competentes. Las redes deberán contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas y espacios públicos para pausar.<sup>127</sup>

124 Con base en la LGMSV art. 40 fr. I

125 Con base en la LGMSV art. 40 fr. II

126 Con base en la LGMSV art. 39

127 Con base en la LGMSV art. 39

**ARTÍCULO 62. Infraestructura vial ciclo inclusiva.** Las calles deben ser incluyentes y seguras para los ciclistas, por lo que la Secretaría, la Secretaría de Infraestructura y los Ayuntamientos, deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión:

- I. Seguridad
  - i. Bajo riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos;
  - ii. Respeto a la preferencia de paso del ciclista;
  - iii. Separación con tránsito pesado o rápido;
  - iv. Baja velocidad y volumen de tránsito donde ciclistas comparten la calle, e
  - v. Iluminación, actividad en la calle y zonas no aisladas.
- II. Continuidad
  - i. Las trayectorias deben seguir la ruta más directa;
  - ii. Tiempos reducidos en cruces e intersecciones, y
  - iii. Viajes en bicicleta puerta-a-puerta más rápidos que en automóvil.
- III. Coherencia
  - i. Facilidad y seguridad para entrar y salir de la ruta;
  - ii. Alta densidad de infraestructura ciclista, y
  - iii. Orientación: señalamientos adecuados y suficientes.
- IV. Confort
  - i. Ancho efectivo exclusivo o compartido suficiente;
  - ii. Pavimentos suaves y continuos;
  - iii. Superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;
  - iv. Pendientes lo menos fuertes posibles, y
  - v. Sin cruces a desnivel innecesarios.
- V. Atractivo
  - i. Los ciclistas no reducen el nivel de confort de las personas peatonas;
  - ii. Infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable;
  - iii. Árboles y sombras;
  - iv. Bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos, y
  - v. Acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.
- VI. Adaptabilidad
  - i. Integración con los servicios de transporte público;
  - ii. Flexibilidad en el diseño y factibilidad de ampliación, y
  - iii. Dimensionamiento adecuado para cubrir demanda futura.

**ARTÍCULO 63. Especificaciones viales.** En todos los proyectos de infraestructura vial, así como la que ya esté en operación, las autoridades estatales y municipales deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; incorporar los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial. La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] deberá estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones administrativas aplicables, para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.<sup>128</sup>

**ARTÍCULO 64. Vías de jurisdicción federal en zonas urbanas.** Cuando un tramo de carretera de jurisdicción federal se encuentre dentro de una zona urbana, deberá adaptar su vocación y diseño, priorizando la habitabilidad, movilidad y permanencia de quienes habitan en esos asentamientos.<sup>129</sup>

---

128 Con base en la LGMSV art. 37 párrafos 1 y 2

129 Con base en la LGMSV art. 37 párrafo 5

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 de las personas usuarias del transporte público. Cuando exista un libramiento como alternativa vial y una vía atraviese un asentamiento humano urbano, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel de calle o de banqueta, para garantizar la permeabilidad de las zonas urbanas.<sup>130</sup>

**ARTÍCULO 65. Manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito.** La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] deberá emitir los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del Estado y los municipios, y los cuales considerarán los manuales y normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.<sup>131</sup>

- I. Manual [o *norma*] de diseño vial, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:
  - a. Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía;
  - b. Diseño geométrico de infraestructura peatonal, ciclista y vehicular;
  - c. Materiales y pavimentos;
  - d. Mobiliario;
  - e. Infraestructura urbana; y
  - f. Vegetación urbana.
- II. Manual [o *norma*] de dispositivos de control del tránsito, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:
  - a. Señales horizontales;
  - b. Rayas y marcas en pavimento;
  - c. Semáforos;
  - d. Dispositivos de apoyo para personas con discapacidad;
  - e. Reductores de velocidad y guías viales; y
  - f. Dispositivos para protección de obras

Los municipios podrán emitir manuales [o *normas*] relativos a estos temas, siempre y cuando no contravengan sus disposiciones.

### 5.3 Auditorías y dictamen de factibilidad

**ARTÍCULO 66. Auditorías de movilidad y seguridad vial.** Las autoridades estatales y municipales realizarán auditorías en las etapas de planeación, proyecto, 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:<sup>132</sup>

- 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 siniestros graves;
- II. Considerar la actualización de las normas, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas;
- III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y las colisiones contra obstá-

---

130 Con base en la LGMSV art. 37 párrafo 6

131 Con base en la LGMSV art. 33

132 Con base en la LGMSV art. 38

culos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables; y

- IV. Los resultados de las auditorías de movilidad y seguridad vial deberán ser atendidas por las autoridades competentes.

**ARTÍCULO 67. Estudios técnicos.** Las autoridades estatales y municipales deberán realizar estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda, materiales, pavimentos, simulación de flujo peatonal y vehicular de medios motorizados y no motorizados y de estimación de beneficios sociales y ambientales. Lo anterior con la finalidad de proponer planes, programas y proyectos de movilidad y seguridad vial, para garantizar la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades negativas en las calles.<sup>133</sup>

**ARTÍCULO 68. Dictamen de factibilidad.** Toda construcción de una nueva calle o rediseño de una existente, de jurisdicción estatal, deberá contar con un dictamen de factibilidad por parte de la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] que determine el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley. Para tal efecto deberá presentarse a la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] el proyecto ejecutivo que lo sustente.

En el caso de calles de jurisdicción municipal, se podrá emitir el dictamen de factibilidad correspondiente, cuando así lo solicite el ayuntamiento de un municipio.

## 5.4 Uso de la calle

**ARTÍCULO 69. Vías recreativas.** Las autoridades estatales y municipales deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física 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, la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] y los gobiernos municipales deberán implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

Con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el presente ordenamiento, las secretarías de Educación, Deporte, Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia, Discapacidad y Juventud [o *equivalente*], se podrá coordinar con la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*], para la implementación de los programas de vías recreativas.

# 6. SERVICIOS DE TRANSPORTE

## 6.1 Integración, planeación y estándares de servicio

**ARTÍCULO 70. Sistemas integrados de transporte.** La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] promoverá sistemas integrados de transporte en las zonas metropolitanas del Estado, que permitan la articulación física, operacional, informativa, de imagen, tarifaria y de pago de los servicios de transporte de pasajeros, en el marco de los programas de planeación de movilidad que establecen las leyes y demás disposiciones aplicables.<sup>134</sup>

Los servicios de transporte público operarán de manera que la identidad, planeación y operación se integren a través de la gestión de la infraestructura vial, las estaciones, terminales, sitios, bases,

---

133 Con base en la LGMSV art. 41

134 Con base en la LGMSV art. 42

paradas, vehículos, sistemas de control e información, la recaudación del pago e itinerarios y horarios establecidos por la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*].<sup>135</sup>

Las estrategias de integración de los servicios de transporte deberán enfocarse en mejorar sus niveles de cobertura, calidad y asequibilidad, para lo cual se allegarán de instrumentos de planeación, gestión, administración, vigilancia, fiscales y presupuestales adecuados para el cumplimiento de los estándares de servicio que establezca esta Ley.<sup>136</sup>

**ARTÍCULO 71. Integración metropolitana.** A fin de potenciar la competitividad, reducir los impactos negativos ambientales y sociales, así como de garantizar el derecho a la movilidad de personas usuarias mejorando la calidad, accesibilidad y cobertura de los servicios, la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] junto a las dependencias de Administración Pública se coordinarán con las entidades federativas colindantes y con los municipios integrantes de las zonas metropolitanas para establecer progresivamente un sistema metropolitano de transporte que articule rutas, itinerarios y terminales de servicios de transporte público.<sup>137</sup>

Para ello, se conformarán organismos públicos intermunicipales y en su caso interestatales, bajo las regulaciones existentes en las modalidades que se defina coordinadamente con la entidad colindante parte de la zona metropolitana, que planeen, diseñen, implementen y operen los servicios de transporte público, a fin de cumplir con las metas de estándares de servicio a los usuarios que establece esta Ley.<sup>138</sup>

**ARTÍCULO 72. Estándares de servicio.** Aquellos que presten servicios de transporte de pasajeros y carga deberán dar seguimiento y cumplirán los niveles requeridos para la prestación eficiente y de calidad del servicio. La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*]. Las personas prestadoras de servicio estarán obligadas a incorporar un sistema para evaluar el cumplimiento de las metas que establezca la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*], respecto a los siguientes estándares:<sup>139</sup>

- I. Transporte de personas
  - a. Planeación
    - i. Equidad de género en titulares de concesiones y permisos;
    - ii. Cobertura del servicio;<sup>140</sup>
    - iii. Accesibilidad e integración física;
    - iv. Integración operacional y de medio de pago;
    - v. Tarifas integradas y asequibles para las personas usuarias;<sup>141</sup>
    - vi. Infraestructura para pernoctar y mantener vehículos.
  - b. Operación
    - i. Plan operacional;
    - ii. Regularidad y continuidad del servicio;
    - iii. Horarios de operación;
    - iv. Frecuencias de paso;
    - v. Velocidad de recorrido;
    - vi. Monitoreo de infracciones y sanciones.

---

135 Con base en la LGMSV art. 42

136 Con base en la LGMSV art. 42

137 Con base en la LGMSV art. 42 párrafo 2

138 Con base en la LGMSV art. 42 párrafo 2

139 Con base en la LGMSV art. 43 párrafos 1 y 2

140 Con base en la LGMSV art. 43 párrafo 3

141 Con base en la LGMSV art. 43 párrafo 4

- c. Vehículos
    - i. Diseño universal en interiores y accesos;
    - ii. Buen estado físico-mecánico;
    - iii. Control de emisiones;
    - iv. Seguridad vehicular;
    - v. Control de higiene interior;
    - vi. Antigüedad de las unidades.
  - d. Personas onductoras
    - i. Capacitación en conducción y atención;
    - ii. Protocolos de protección de personas usuarias incluyendo acoso sexual;
    - iii. Garantía de derechos laborales;
    - iv. Verificación de antecedentes;
    - v. Paridad de género en conductores.
  - e. Servicios auxiliares
    - i. Diseño universal en paradas y terminales;
    - ii. Legalidad y eficiencia de los servicios.
- II. Transporte de carga
- a. Bajo en carbono
    - i. Reducción de longitud y número de viajes;
    - ii. Eficiencia de vehículos y combustibles.
  - b. Eficiencia logística
    - i. Uso de infraestructura logística;
    - ii. Infraestructura y operación vial;
    - iii. Uso de tecnologías de la información.
- III. Seguridad
- a. Prevención del delito
  - b. Seguridad vial

**ARTÍCULO 73. Unidad de información y quejas.** La Secretaría de Movilidad [*o equivalente*] establecerá una unidad de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.<sup>142</sup>

**ARTÍCULO 74. Planeación.** La Secretaría de Movilidad [*o equivalente*] prestará los servicios o expedirá el número de concesiones, permisos y registros que se requieran para la prestación de los servicios en forma continua y eficiente basando sus decisiones cuando así se requiera, en estudios técnicos y vigilando en todo momento que no se incurra en prácticas monopólicas o actividades que tiendan a propiciarlas.

**ARTÍCULO 75. Estudios técnicos.** La creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios de transporte público serán establecidas a través de estudios técnicos previo análisis de la demanda y necesidades de operación del servicio, de la infraestructura vial, los usos del suelo, del parque vehicular existente en cada región y por los demás elementos establecidos en esta Ley. Los estudios técnicos serán realizados por la Secretaría de Movilidad [*o equivalente*] por sí o a través de terceros que podrán ser instituciones académicas y organismos o empresas especializadas.

**ARTÍCULO 76. Contenido de los estudios técnicos.** Los estudios técnicos tendrán, de acuerdo con la naturaleza del servicio, los siguientes contenidos:

---

<sup>142</sup> Con base en la LGMSV art. 46

- I. Diagnóstico de los servicios de transporte en las modalidades existentes en la zona objeto del estudio, el cual puede contener:
  - a. Itinerarios, paradas y terminales de los servicios públicos de transporte.
  - b. Bases y sitios, así como su cobertura.
  - c. Número y tipo de vehículo para cada modalidad y en su caso frecuencia de paso.
- II. Estimaciones debidamente sustentadas que avalen la demanda actual y el potencial de servicio, las cuales pueden ser:
  - a. Estimaciones de demanda basadas en estudios de frecuencia de paso y ocupación.
  - b. Estimaciones de demanda basadas en estudios de ascenso y descenso de pasajeros.
  - c. Encuestas origen-destino y de preferencias en el caso de que así lo determine la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*].
- III. Modalidad y características del servicio de transporte que deba prestarse, precisando el número de vehículos que se requieran, especificando sus particularidades técnicas, que deberán contener al menos:
  - a. Itinerarios o áreas de operación propuestos;
  - b. Descripción técnica de cada tipo de vehículo propuesto.
  - c. Número de vehículos, frecuencia de paso y ocupación estimada de cada tipo de vehículo.
  - d. Estimación del crecimiento de la demanda futura en un periodo de 10 años.
  - e. Especificaciones de diseño y cromática de los vehículos.
- IV. Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de operación del transporte en un periodo de diez años, que podrán incluir los siguientes:
  - a. Costos de inversión incluyendo esquemas de financiamiento.
  - b. Costos de operación anual.
  - c. Ingresos financieros por recaudo, subsidios, publicidad y otros.
  - d. Beneficios sociales y ambientales estimados incluyendo emisiones, ruido, siniestros de tránsito y movilidad de población socialmente vulnerable.
  - e. Tasa interna de retorno financiero y en su caso tasa Interna de retorno social de la inversión.
- V. Conclusiones y propuestas.

**ARTÍCULO 77. Criterios de diseño de rutas.** En la planeación que realicen la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*], se debe asegurar que los prestadores de servicio de transporte público provean los vehículos, conductores y en su caso instalaciones y establecimientos para cubrir el servicio con eficiencia y calidad. El diseño de rutas de transporte público debe realizarse buscando la satisfacción de las personas usuarias con la implementación de sistemas integrales de movilidad, en concordancia con programas, planes y proyectos de desarrollo urbano sustentable existentes, bajo criterios enfocados a prestar un servicio de óptima calidad, con tarifas accesibles, bajos tiempos de recorrido y tiempos de espera adecuados a cada modalidad.

**ARTÍCULO 78. Declaratoria de necesidad y concurso público.** La creación, ampliación, modificación, incorporación o desincorporación de una ruta de transporte público deberá ser determinada por la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] a través de una declaratoria de necesidad, para lo cual se llevarán a cabo los estudios técnicos correspondientes y evaluarán su necesidad, en términos de lo establecido en esta Ley.

Una vez que de acuerdo con los estudios técnicos se haya determinado la necesidad de crear, ampliar, modificar, incorporar o desincorporar un servicio, la Secretaría o evaluará si se encuentra en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizará la declaratoria correspondiente, la necesidad de su concesión e iniciará el procedimiento de otorgamiento mediante una convocatoria de concurso público.

**ARTÍCULO 79. Principios y criterios para la creación de servicios de transporte.** La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] implementará los servicios o en su caso otorgará las concesiones, permisos y registros atendiendo a las condiciones particulares que concurren específicamente en cada caso, evitando siempre las prácticas monopólicas y teniendo la facultad de darlas por terminadas en la forma y términos que establezcan esta Ley.<sup>143</sup>

Asimismo, deberán otorgarse bajo el criterio de que la prestación de los servicios de transporte es de utilidad pública e interés general, por lo que los concursos y asignaciones estarán en todo momento supeditadas a la garantía efectiva de los derechos de las personas usuarias previstos en la Ley; las disposiciones en materia de seguridad vehicular, así como el cumplimiento de los principios de accesibilidad, calidad, diseño universal, eficiencia, equidad, innovación tecnológica, multimodalidad, participación, resiliencia, seguridad, sustentabilidad y transparencia establecidos en la Ley.<sup>144</sup>

**ARTÍCULO 80. Instrumentos de fomento.** La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] establecerá mecanismos e instrumentos de fomento a la cobertura de servicios, operación con altos niveles de servicio, cambio de esquema de negocio, renovación de flota y cambio a vehículos eléctricos<sup>145</sup>, subsidio a tarifas e inversión en infraestructura y equipo, a fin de aumentar la cobertura, calidad, sustentabilidad, seguridad y asequibilidad de los servicios de transporte público.

## 6.2 Vehículos de servicios de transporte

**ARTÍCULO 81. Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte.** Además de lo establecido en la Ley, la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] determinará las características, diseño, cromática y especificaciones que deberán portar los vehículos que prestan los servicios de transporte a través del Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte, el cual será de observancia obligatoria. El Manual contendrá al menos los siguientes elementos, en función de la modalidad de la que se trate:

- I. Peso, disposición y capacidad;
- II. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para pasajeros;
- III. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para quien conduzca;
- IV. Iluminación exterior e interior;
- V. Materiales y aislamientos;
- VI. Componentes y dispositivos;
- VII. Tren motriz, incluyendo el dispositivo de regulación de la velocidad;
- VIII. Equipo y/o accesorios para personas con discapacidad;
- IX. Equipo de seguridad con cámaras de video y sistema de posicionamiento global GPS;
- X. Equipo para sistema de pago y conteo de personas pasajeras;
- XI. Especificaciones para espacios publicitarios; y
- XII. Las demás que establezca la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*].

**ARTÍCULO 82. Manual de Identidad Gráfica para el Transporte.** Con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugar al que corresponden, todos los vehículos que presten los servicios de transporte público y taxi deben cumplir con las características cromáticas, de diseño gráfico y tipográficas que determine la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*].

La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] definirá la cromática de los vehículos a través de un Manual de Identidad Gráfica para el Transporte que expida para todas las modalidades de servicio. Estos manuales tendrán una vigencia de al menos 10 años. La actualización de los manuales podrá

<sup>143</sup> Con base en la LGMSV art. 44

<sup>144</sup> Con base en la LGMSV art. 44

<sup>145</sup> Con base en la LGMSV art. 47

modificar sustancialmente los colores y diseños solo cuando esté plenamente justificado para la operación del transporte.

**ARTÍCULO 83. Regulación ambiental.** Los vehículos que presten los servicios de transporte deben reducir el impacto ambiental de su operación y están obligados a cumplir con todos los requisitos que en materia de contaminación y preservación del medio ambiente establezcan las leyes, este Reglamento y los demás ordenamientos de carácter federal o estatal aplicables en la materia.

Quienes presten servicios de transporte deberán garantizar que sus vehículos utilicen combustible, motores y especificaciones que cumplan con lo establecido en los títulos de concesión, permisos y registros, así como con las normas oficiales mexicanas relativas a la combustión y emisiones de gases.

**ARTÍCULO 84. Transporte de bajas emisiones.** Cuando los vehículos para prestar servicios de transporte utilicen energía eléctrica para su tracción, la antigüedad máxima podrá ser mayor, considerando lo que establezca la Secretaría basado en la reducción de emisiones, costo y vida útil de la unidad, en el Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte.

### 6.3 Control de vehículos y conductores

**ARTÍCULO 85. Revista vehicular.** Quienes prestan servicios de transporte deben realizar anualmente el trámite de la revista vehicular, que consiste en la revisión documental e inspección física y mecánica de los vehículos y el equipamiento auxiliar, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.<sup>146</sup>

La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] determinará la programación y especificaciones para llevar a cabo la revista vehicular a través de un programa anual que deberá ser publicado en el periódico oficial. La inspección físico-mecánica podrá realizarse por conducto de la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] o a través de terceros que cumplan con los requisitos que la Secretaría establezca.

En el trámite de la revista vehicular regirán los principios de transparencia, simplificación administrativa, legalidad y combate a la corrupción.

**ARTÍCULO 86. Revisión documental.** La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] deberá revisar la información proporcionada por las personas concesionarias y permisionarias, conforme a la programación que establezca esta Ley y deberá informar, por los medios que determinen, y en un término que no excederá de quince días hábiles, contados a partir del día siguiente en que ingresen su solicitud, el resultado de la revisión. Para la revisión documental se deberá efectuar el pago de derechos correspondiente y exhibir la siguiente documentación:

- I. Solicitud de servicio original y copia;
- II. Copia de la factura o carta factura certificada ante Notario Público;
- III. Validación del SAT de la factura;
- IV. Constancia de registro en el REPUVE no mayor a cuarenta y ocho horas;
- V. Constancia de no adeudo de infracciones;
- VI. Copia de pago de derecho de revista vehicular del ejercicio fiscal vigente;
- VII. Póliza de seguro vigente, anexando comprobante de pago o factura;
- VIII. Identificación oficial de quien acredite la representación legal y acta constitutiva y poder notarial, en el caso de persona moral;
- IX. Gafete/Tarjetón de identificación de la persona conductora;

---

146 Con base en la LGMSV art. 45 fracción II

- X. Documento expedido por el Instituto Mexicano del Seguro Social que acredite la debida observancia de las prestaciones de seguridad social de las personas conductoras;
- XI. Certificado de Verificación Vehicular; y
- XII. Las demás que establezca la Secretaría.

**ARTÍCULO 87. Revisión físico-mecánica.** Una vez aprobada la revisión documental, se solicitará a la Secretaría la procedencia de la revisión físico-mecánica, así como la asignación del lugar, fecha y hora para llevarla a cabo. La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] deberá informar lo conducente, en el término de 10 días hábiles contados a partir del ingreso de la solicitud.<sup>147</sup>

La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] determinará los conceptos y componentes a revisar en los vehículos que se presenten a la inspección físico-mecánica, entre los cuales se considerarán de manera enunciativa más no limitativa los siguientes:<sup>148</sup>

- I. Sistema de frenos;
- II. Dirección;
- III. Suspensión;
- IV. Llantas y rines;
- V. Sistema de combustible;
- VI. Sistema de escape;
- VII. Luces interiores y exteriores;
- VIII. Hojalatería, cromática y pintura;
- IX. Puertas de ascenso y descenso;
- X. Defensas;
- XI. Piso o plataforma interior;
- XII. Asientos;
- XIII. Cristales, limpiaparabrisas y espejos;
- XIV. Equipo de seguridad y emergencia;
- XV. Tablero de control y claxon;
- XVI. Sistemas de recaudo de la tarifa y monitoreo de flota, en su caso;
- XVII. Sistema de geolocalización; y
- XVIII. Las demás que conforme a la modalidad de servicio determine la Secretaría.

**ARTÍCULO 88. Gafete [tarjetón] de Identificación del conductor del Servicio de Transporte Público.** El gafete [tarjetón] de identificación es un requisito para operar los vehículos de servicio de transporte público y permite a las personas usuarias de estos servicios conocer los datos y fotografía relativos al conductor ya que debe estar a la vista en todo momento durante la prestación del servicio. El Gafete/Tarjetón de Identificación no sustituye a la licencia para conducir el servicio de transporte para el cual esté autorizado. El gafete [tarjetón] de identificación deberá contener la siguiente información:<sup>149</sup>

- I. Nombre y fotografía de la persona conductora del servicio;
- II. Vigencia;
- III. Tipo de vehículo para el que está autorizado conducir;
- IV. Número de folio del gafete;
- V. Teléfono para quejas y sugerencias del servicio; y
- VI. Las demás que disponga la Secretaría.

Para la expedición, renovación y reposición del gafete [tarjetón] de identificación, se requiere pre-

147 Con base en la LGMSV art. 45 fracción II

148 Con base en la LGMSV art. 45 fracción II

149 Con base en la LGMSV art. 45 fracción III

sentar en original y entregar copia ante la Secretaría de Movilidad [*o equivalente*] de los siguientes documentos:

- I. Licencia vigente de conducción para servicio de transporte público;
- II. Identificación oficial con fotografía en el caso de extravío o robo de la licencia;
- III. Constancia de no antecedentes penales; y
- IV. Realizar el pago de derechos correspondientes.

**ARTÍCULO 89. Seguridad laboral.** Para operar vehículos que presten servicios públicos de transporte, las personas conductoras deberán ser contratadas en términos de la legislación laboral. Quienes presten el servicio deberán acreditar que las y los conductores gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establezca la normatividad aplicable, de acuerdo con el trabajo contratado. En ningún caso la jornada laboral de conductores del servicio de transporte público podrá ser superior a las ocho horas.

**ARTÍCULO 90. Responsabilidad civil.** Toda persona que preste servicios de transporte está obligada a contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a usuarios y usuarias de los servicios como a peatones, ciclistas y conductores y ocupantes de vehículos, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación de dichos servicios, así como en los que se vean involucrados los vehículos sujetos a concesión, permiso o registro.

Quienes operen servicios de transporte responderán solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio. La falta de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras de servicio, respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen las y los conductores de sus vehículos con motivo de la prestación del servicio es una causal de revocación o cancelación de la concesión, permiso o registro que ampare dicha prestación.

**ARTÍCULO 91. Cobertura del seguro obligatorio.** La póliza de seguro al que se refiere el artículo anterior debe inscribirse ante la Secretaría de Movilidad [*o equivalente*] cada año y deberá contratarse con una institución legalmente autorizada por la autoridad competente, con la cobertura que se determine por acuerdo de la Secretaría de Movilidad [*o equivalente*], resulte la más conveniente para la prestación del servicio de que se trate. Las pólizas de seguro obligatorias requeridas por esta Ley para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:

- I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada será por una cantidad mínima equivalente a 5,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas.
- II. El monto total por cada evento será al menos de 50,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente.
- III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;
- IV. Se requerirá un deducible no mayor a 50 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda "NO CANCELABLE" en la póliza; y
- VI. Las demás que establezca la autoridad competente.

## 7. GESTIÓN DE LA DEMANDA

### 7.1 Gestión de la demanda de movilidad

**ARTÍCULO 92. Gestión de la demanda de movilidad.** La gestión de la demanda de movilidad es el conjunto de políticas, estrategias y planes que influyen en los patrones de viaje para reducir o redistribuir su demanda con el fin de promover la disminución de la intensidad de uso o de los modos de transporte, de mayor costo social, a la par que se fomentan incentivos para el cambio a modos sustentables y seguros.<sup>150</sup>

Las autoridades estatales y municipales implementarán estas medidas, a fin de cumplir con el objetivo de reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y en la normatividad vigente en materia de salud y medio ambiente, así como en los convenios y tratados internacionales.<sup>151</sup>

**ARTÍCULO 93. 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 motorizados está limitado a garantizar el interés público, por lo que se podrán establecer restricciones y pago por la circulación, acceso y estacionamiento cuando el interés público lo requiera.

**ARTÍCULO 94. Protección ecológica.** A fin de preservar el medio ambiente y evitar el desequilibrio ecológico que pueda derivarse de la emisión de gases de efecto invernadero, la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] podrá convenir con las autoridades competentes, para tomar las medidas necesarias para dicho fin; asimismo promoverá la modernización y eficacia del parque vehicular.

### 7.2 Control del estacionamiento

**ARTÍCULO 95. Clasificación de los estacionamientos.** Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar estos espacios se establecerán de manera congruente, en los manuales de la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] y reglamentos municipales correspondientes, debiéndose sujetar de manera enunciativa mas no limitativa, a la siguiente clasificación:

- I. Estacionamientos públicos: Corresponde al servicio de estacionamiento fuera de la vía pública, prestado por una autoridad o un particular, que tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados mediante el pago de una tarifa;
- II. Estacionamientos privados: Corresponde al espacio físico fuera de la vía pública para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos;
- III. Estacionamientos en vía pública: Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; sólo cuando así lo disponga la autoridad competente, se podrá exigir el pago de una tarifa; y
- IV. Estacionamientos para bicicletas: Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.
- V. Estacionamientos masivos para bicicletas: Corresponde al equipamiento urbano de acceso restringido, acondicionado con la capacidad para sujetar, resguardar y/o custodiar al menos 50 bicicletas por periodos de hasta veinticuatro horas o más.

---

<sup>150</sup> Con base en la LGMSV art. 55

<sup>151</sup> Con base en la LGMSV art. 55

**ARTÍCULO 96. Control del estacionamiento.** Los municipios determinarán las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, además de determinar las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública de acuerdo con su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.

Los municipios determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia transitoria de vehículos.

Los municipios deberán establecer topes máximos de estacionamiento para obras nuevas y establecimientos, en la regulación y utilización del uso de suelo en sus jurisdicciones territoriales, evitando en todo momento requerir un mínimo determinado.

**ARTÍCULO 97. Políticas generales para los estacionamientos.** Corresponde a las autoridades municipales llevar un registro de estacionamientos públicos y en vía pública. La información recabada deberá ser integrada a través de una base de datos georreferenciada y actualizada continuamente.

Los estacionamientos públicos y privados deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad, así como para mujeres embarazadas, personas gestantes y personas adultas mayores; asimismo dispondrán de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a las personas usuarias de bicicletas y motocicletas.

Las autoridades municipales podrán determinar una política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos y en vía pública, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso de los vehículos motorizados individuales e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.

Las autoridades estatales y municipales podrán implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión.

### 7.3 Control del tránsito

**ARTÍCULO 98. Modalidades a la circulación de vehículos.** Las autoridades estatales y municipales podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud, de seguridad vial y de seguridad vehicular en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.<sup>152</sup>

**ARTÍCULO 99. 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 contribución a la congestión a cambio del pago de una tarifa, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso, así como el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.<sup>153</sup>

El Estado y los municipios, en el marco de sus facultades, podrán implementar polígonos de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la movilidad peatonal, ciclista, de transporte público, reducir el volumen vehicular y/o los vehículos con mayor impacto ambiental, de riesgo vial, mediante medidas de restricción de acceso y de velocidad a

---

<sup>152</sup> LGMSV art. 48

<sup>153</sup> LGMSV art. 56 párrafo 1

vehículos por su potencia, emisiones y/o tamaño, sujetando el acceso al pago de una tarifa por congestión.<sup>154</sup>

**ARTÍCULO 100. Tipología de vehículos y dispositivos de desplazamiento.** Para fines de la presente Ley y las leyes y reglamentos de tránsito en el Estado, se considerarán los siguientes vehículos y dispositivos de desplazamiento:

- I. Dispositivos mecánicos o eléctricos de desplazamiento que tengan velocidad máxima de 12 km/h. Podrán circular en carriles vehiculares de calles secundarias y terciarias, carriles exclusivos para bicicletas, banquetas y espacios públicos peatonales bajo normas de circulación de protección de peatones. Pueden ser patines, patinetas y monopatines no eléctricos; o patines, patinetas eléctricas, dispositivos de 1 rueda y 2 ruedas paralelas eléctricos; y sillas de ruedas y dispositivos para personas con discapacidad;
- II. Vehículos de Movilidad Personal con velocidad máxima < 25 km/hr. Estos vehículos pueden circular en los carriles vehiculares, carriles exclusivos para bicicletas y en banquetas solo para menores de 12 años. Se incluyen en esta categoría bicicletas mecánicas y con pedaleo asistido, así como monopatines eléctricos [2 ruedas alineadas], dispositivos de 1 rueda y 2 ruedas [hoverboards] eléctricos con soporte, siempre que cumplan con el límite de velocidad de 25 km/h;
- III. Motonetas ligeras eléctricas: Vehículos con velocidad máxima de entre 25 y 45 km/h. Estos vehículos solo pueden circular en carriles vehiculares pero no en carriles exclusivos para bicicleta ni banquetas o espacios públicos peatonales. Requieren registro y licencia para su conducción. Incluyen: bicicletas con pedaleo asistido rápidas con potencia a más de 25 km/h; y motonetas y monopatines de velocidad máxima de entre 25 y 45 km/h.
- IV. Motocicletas: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;<sup>155</sup>
- V. Vehículos ligeros: Vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular;<sup>156</sup>
- VI. Vehículos pesados: Vehículo automotor con un peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos.<sup>157</sup>

**ARTÍCULO 101. Micromovilidad.** Las autoridades promoverán el uso de vehículos no motorizados, de movilidad personal, así como motonetas eléctricas ligeras para transportar personas y carga, para lo cual deberán implementar las siguientes estrategias:

- I. Implementar una red extensa y completa de infraestructura ciclista que provea seguridad a los usuarios de la micromovilidad;
- II. No responsabilizar a los usuarios de la micromovilidad de su propia seguridad frente a los vehículos motorizados;
- III. Reconocer los costos sociales y ambientales de cada servicio de movilidad, de forma de que a través de instrumentos regulatorios y fiscales se internalicen los beneficios netos;

154 LGMSV art. 56 párrafo 2

155 La definición de "motocicleta" en la LGMSV art. 3 fr. XXXI retomada de la NOM-001-SSPC-2021 <https://cofemersimir.gob.mx/portales/resumen/52876>

156 NOM-194-SCFI-2015

157 NOM-044-SEMARNAT-2017

- IV. No sobre regular los servicios y puedan limitar la creación de nuevos nichos y esquemas que puedan irse generando;
- V. Destinar espacios públicos y en cajones de estacionamiento en vía pública para vehículos de micromovilidad;
- VI. Recolectar datos sobre viajes y siniestros de tránsito relacionados con vehículos de micromovilidad;
- VII. Las demás que establezca la autoridad competente.

## 7.4 Impacto de movilidad

**ARTÍCULO 102. Dictamen de Impacto de movilidad.** El dictamen del impacto de movilidad tendrá por objeto que la Secretaría, evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras públicas y privadas dentro de las zonas urbanas, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable, así como asegurar su alineación con los programas de movilidad.<sup>158</sup>

Estarán sujetos a la presentación del Estudio de Impacto de Movilidad la construcción de caminos estatales y rurales; zonas y parques industriales, estatales y municipales; fraccionamientos, unidades habitacionales y nuevos centros de población; lugares destinados a la concurrencia masiva de personas, tales como centros comerciales, estadios, cines, escuelas, centros deportivos, hospitales, clínicas, centros de salud y laboratorios clínicos, públicos o privados; centrales de abasto, mercados, panteones y rastros; industria refresquera, alimentaria, maquiladora, textil, ensambladora, autopartes y metalmecánica; y edificaciones para vivienda mayores a 10,000 m<sup>2</sup> y de usos mixtos mayores a 5,000 m<sup>2</sup>.

**ARTÍCULO 103. Procedimiento del Dictamen de Impacto de Movilidad.** El promovente de la obra sujeta al dictamen de impacto de movilidad presentará la solicitud, así como un estudio de Impacto de Movilidad en los plazos que establezca la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*]. El Estudio deberá contener de manera clara los siguientes datos:

- I. Ubicación exacta de la obra que se pretende realizar;
- II. Descripción de las obras o actividades que se realizarán;
- III. Identificación de las influencias o alteraciones generadas por la realización de obras;
- IV. Estimación de las alteraciones generadas por el proyecto sobre los desplazamientos de personas y bienes e indicación de las metodologías utilizadas para su determinación;
- V. Argumentos técnicos y jurídicos que lo fundamenten;
- VI. En su caso, las medidas de mitigación y compensación para disminuir los efectos negativos;
- y
- VII. La determinación de si la obra cumple con los principios y objetivos previstos en la presente Ley.

A partir de la recepción del estudio, la Secretaría emitirá el dictamen de impacto de movilidad correspondiente, bajo los procedimientos y plazos que establezca la reglamentación de la presente Ley.

## 7.5 Proximidad

**ARTÍCULO 104. Planeación territorial y urbana.** El Estado en coordinación con los municipios integrarán la planeación territorial y urbana con la de movilidad, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, para disminuir condiciones de segregación territorial mejorando la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad y fomentando cercanía a oportunidades de empleo, atención a la salud, recreación, abasto y educación.

---

<sup>158</sup> Con base en la LGMSV art. 58

La planeación territorial y urbana, así como la de movilidad deberán alinearse al Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y demás instrumentos de planeación aplicables.

Las autoridades estatales y municipales gestionarán conjuntamente las políticas de desarrollo urbano y de movilidad, entendiendo el crecimiento urbano 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 e industriales 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 y aprovechamiento del suelo intraurbano, entendiendo este como un bien escaso.

**ARTÍCULO 105. Proximidad.** Las políticas y programas de ordenamiento territorial deberán promover políticas de proximidad que generen cercanía y favorezcan la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la mixtura de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos.

## 7.6 Movilidad empresarial e institucional

**ARTÍCULO 106. Movilidad empresarial e institucional.** Las autoridades estatales y municipales, 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, la contaminación del aire, emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes, la eficiencia de rendimiento y seguridad vial, así como a mejorar el entorno y la calidad de vida de las personas usuarias de la vía.

Asimismo, deberán implementar un plan 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 la incorporación de flotillas de vehículos seguros.

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 de movilidad compartida a empresas e instituciones que, por su tamaño o impacto de movilidad en la zona, les sean requeridos, así como la incorporación de medidas de seguridad vehicular.

## 7.7 Comportamiento y cultura de la movilidad

**ARTÍCULO 107. Campañas, programas y cursos de educación.** La Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes, desarrollarán campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, sensibilización y atención a personas con discapacidad, destinados a difundir en los diferentes sectores de la población los conocimientos básicos necesarios en la materia, con el objeto de reducir el índice de muertes y lesiones por siniestros de tránsito, facilitar la circulación de los vehículos en los centros de población y en la infraestructura vial de la Entidad, desarrollar y estimular el sentido de responsabilidad y profesionalismo de los conductores de los vehículos del servicio de transporte público, crear las condiciones necesarias a fin de lograr el mayor bienestar de la población.<sup>159</sup>

---

159 Con base en la LGMSV art. 62 a 65

**ARTÍCULO 108. Criterios para las campañas.** Las autoridades responsables realizarán campañas y capacitación para promover la movilidad segura y sustentable en el Estado, de la siguiente manera:<sup>160</sup>

- I. Usar las redes sociales y campañas para crear conciencia sobre el riesgo vial y las consecuencias de los siniestros y las sanciones, a fin de modificar el comportamiento de conductores;
- II. Combinar la sensibilización con una estrategia de aplicación de la ley de alta visibilidad, coherente y basado en la prevención para obtener los mejores resultados;
- III. Impartir programas de educación y seguridad vial en escuelas de educación básica, media y superior en coordinación entre la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] y la Secretaría de Educación [o *equivalente*];
- IV. Comenzar a sensibilizar sobre el comportamiento de seguridad vial y enseñar reglas básicas mínimas de seguridad vial a las niñas y niños (a partir de los 5 años de edad) con enfoque en la circulación peatonal en banquetas y cruces;
- V. Capacitar a ciclistas en la etapa más temprana (niños de 10 a 12 años de edad);
- VI. Capacitar a personas conductoras según las categorías solicitadas para licencias de conducir y verificar sus habilidades de conducción, conciencia de seguridad, habilidades de primeros auxilios y comportamiento a través de un examen previo a su expedición;
- VII. Proporcionar capacitación para los conductores de servicios de transporte de pasajeros y carga, y probar sus habilidades de conducción, conciencia de seguridad, habilidades de primeros auxilios y comportamiento antes de emitir una licencia o gafete de conductor.
- VIII. Proporcionar capacitación y certificación especial para instructores de conducción
- IX. Implementar campañas de sensibilización sobre las normas de circulación mediante programas de seguridad vial en las escuelas y campañas de sensibilización específicas;

## 8. SEGURIDAD VIAL Y REDUCCIÓN DE FACTORES DE RIESGO

### 8.1 Control de factores de riesgo

**ARTÍCULO 109. Control de vehículos motorizados.** Las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados están obligados a implementar medidas de seguridad para reducir el riesgo que generan estos vehículos a sí mismos y a las demás personas usuarias de la vía. Estas medidas incluyen normas de seguridad y de circulación segura, que son obligatorias para las vías tanto de jurisdicción estatal como municipal, y que deben ser retomadas por los reglamentos de tránsito municipales, a fin de armonizarlos con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

**ARTÍCULO 110. Aplicación de la ley.** Las autoridades competentes estatales y municipales deberán establecer sanciones proporcionales a la infracción, en su caso mecanismos de reparación y prever responsables, instrumentos y protocolos para el control y vigilancia de las normas de tránsito. Para ello, se deben usar todos los elementos tecnológicos a los que tenga acceso la autoridad competente para la vigilancia de la ley, como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones<sup>161</sup>.

Los sistemas de detección automática 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, acceso a calles prohibidas para el tipo de vehículo, respeto a preferencias de paso, invasión a paso peatonal, estacionamiento prohibido, vuelta prohibida, sentido contrario, uso de distractores al vo-

160 UNECE (2020) The safety system concept to make roads safer <https://unece.org/info/Transport/Road-Traffic-and-Road-Safety/pub/2655>

161 LGMSV art. 49 fr. V

lante, no uso de cinturón de seguridad o sistemas de retención. Las infracciones registradas por estos medios deberán ser calificadas por agentes de tránsito y se deberá proceder a la notificación al infractor y/o propietario del vehículo.

**ARTÍCULO 111. Peligro abstracto.** Las autoridades estatales y municipales considerarán el peligro que pueden generar las conductas, y no solo sus consecuencias jurídicas, a fin de que establezcan obligaciones, prohibiciones, sanciones, penas e instrumentos acordes a ese peligro.<sup>162</sup>

**ARTÍCULO 112. 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.<sup>163</sup>

**ARTÍCULO 113. 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.<sup>164</sup>

## 8.2 Normas de seguridad

**ARTÍCULO 114. Normas de seguridad para usuarios de vehículos motorizados.** Las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados están obligados a implementar medidas de seguridad para reducir el riesgo que generan estos vehículos a sí mismos y a las demás personas usuarias de la vía.

**ARTÍCULO 115. Uso de cinturón de seguridad.** Toda persona conductora o pasajera de vehículos motorizados, exceptuando a motocicletas y a pasajeros de vehículos de transporte público colectivo, está obligada a utilizar cinturón de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.<sup>165</sup>

**ARTÍCULO 116. Uso de sistemas de retención infantil.** Toda persona menor de doce años o con una estatura menor a 1.35 metros<sup>166</sup> que viajen en vehículos motorizados o que se encuentre en un vehículo con motor en marcha, deberán hacerlo en los asientos traseros usando adecuadamente un sistema de retención infantil o un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.<sup>167</sup>

**ARTÍCULO 117. Uso del casco.** Toda persona conductora o pasajera de motocicletas o de cualquier otro vehículo motorizados de dos y tres ruedas cuyo motor genere impulso a una velocidad mayor a 25 km/h, está obligado a utilizar adecuadamente un casco de seguridad estandarizado que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.<sup>168</sup>

---

162 Con base en Cabezas, Carlos: Los delitos de conducción bajo la ingesta de alcohol o sustancias estupefacientes como delitos de peligro, 2010 y el reconocimiento del dolo eventual en regulaciones de España y Argentina

163 Con base en el Reglamento de Tránsito de CdMx

164 Con base en Belin, Vedung, & Tillgren, Vision Zero – a road safety policy innovation, 2012

165 LGMSV art. 49 fr. IV

166 Basado en la regulación europea, se interpreta que equivale a los "que por su constitución física lo requieran" que establece la LGMSV art. 49 fr. IV

167 LGMSV art. 49 fr. VI

168 LGMSV art. 49 fr. IX

En vehículos motorizados el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas respectivas.

**ARTÍCULO 118. Distractores.** Toda persona conductora de un vehículo motorizado tiene prohibido al conducir, manipular teléfonos celulares o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como hablar, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres.<sup>169</sup>

### 8.3 Normas de circulación

**ARTÍCULO 119. Límites de velocidad.** Todo conductor de un vehículo, con excepción de los vehículos de emergencia siempre y cuando cumplan con las señales luminosas y acústicas establecidas en las disposiciones aplicables, deberá respetar los siguientes límites de velocidad en función del tipo de calle definido en el artículo **ARTÍCULO 56** y su entorno:<sup>170</sup>

- I. 20 km/h en entornos escolares y hospitales;<sup>171</sup>
- II. 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;
- III. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;
- IV. 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;
- V. 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas;
- y
- VI. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

**ARTÍCULO 120. Límites de alcohol.** Toda persona que, habiendo consumido alcohol, sustancias psicotrópicas, estupefacientes o medicamentos con este efecto, afecte su capacidad para conducir adecuadamente, tiene prohibido conducir cualquier vehículo motorizado. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

- I. Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre;
- II. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre;
- III. Para los conductores noveles queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre; y
- IV. Para los conductores menores de edad, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

**ARTÍCULO 121. Alcoholimetría.** Las autoridades en el ámbito de su competencia llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites establecidos en el presente ordenamiento.

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. Dicha información deberá ser remitida para la integración del registro correspondiente en el historial de la persona conductora.

---

169 LGMSV art. 49 fr. X. Se incluye la prohibición de manipular el aparato, además de hablar, leer y enviar textos

170 LGMSV art. 49 fr. III

171 Esta disposición no está en la LGMSV, pero muchos reglamentos de tránsito municipales y estatales la establecen.

Cuando una persona conductora en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un siniestro de tránsito, 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 conductor novel.

**ARTÍCULO 122. Protección de peatones.** Establecer la preferencia del paso de personas peatonas de conformidad con la jerarquía de la movilidad<sup>172</sup> y se reconocerá al menos en<sup>173</sup>:

- I. Cruces semaforizados, cuando el semáforo explícitamente les otorgue la preferencia de paso;
- II. Cualquier cruce donde vehículos den vuelta o se incorporen atravesando la trayectoria de cruce peatonal;
- III. Calles con un carril de circulación;
- IV. Entornos escolares, hospitalarios o puntos de alta demanda y cruce peatonal sistemático;
- V. Puntos en los que no haya ninguna otra alternativa de cruce peatonal. Esto incluye puntos donde pueden existir puentes peatonales, los cuales pueden no considerarse alternativas para efectos de esta disposición;
- VI. Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel, excepto en el caso de carriles centrales de acceso controlado; y
- VII. En ningún caso se podrá restringir el derecho de personas peatonas a usar el espacio público para descansar, jugar, consumir o cualquier otra actividad permitida diferente al tránsito.<sup>174</sup>

**ARTÍCULO 123. Protección de ciclistas.** Otorgar a las y los ciclistas la condición de personas conductoras de vehículos, con las siguientes condiciones:<sup>175</sup>

- I. No podrán imponerse restricciones de circulación especiales a las personas ciclistas, con excepción de su circulación en carriles centrales de vías de acceso controlado cuando existan laterales como opción real de circulación;
- II. Se permitirá la circulación de ciclistas en cualquier vía donde esta sea la única alternativa de tránsito;
- III. Los vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.5 metros de separación lateral; y
- IV. Será derecho de quien conduzca una bicicleta, circular en cualquier carril vehicular y ocupar el carril completo, cuando bajo su criterio considere que es la opción más segura.

## 8.4 Licencias de conducir

**ARTÍCULO 124. Licencia de conducir.** Para conducir un vehículo motorizado, se requiere contar con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar y expedida por la autoridad competente en el Estado o en su caso de otras entidades federativas, autoridades federales o por autoridades de otro país en el marco de los tratados que se firmen.<sup>176</sup>

La licencia de conducir es el documento público de carácter personal e intransferible, a través del cual la autoridad competente autoriza a una persona física que acredite la capacidad y condiciones

172 LGMSV art. 49 fr. II

173 Como complemento a la disposición del art. 49 fr. II de la LGMSV, se recupera lo que establecen ya múltiples leyes de movilidad y reglamentos de tránsito referente a la preferencia peatonal

174 Por ejemplo, la Ley de Tránsito de Sonora establece que "ARTÍCULO 179.- Queda prohibido jugar en las vías públicas, ya sea en la superficie de rodamiento o en las aceras"

175 Basado en las buenas prácticas regulatorias en diversos reglamentos de tránsito municipal, estatal y global.

176 LGMSV art. 51

adecuadas y cumpla con los requisitos legales y reglamentarios necesarios para conducir un vehículo automotor.

**ARTÍCULO 125. Aptitud para obtener una licencia de conducir.** Todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, pudiendo ser realizadas directamente por los gobiernos o por autoescuelas u otros organismos certificados, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.<sup>177</sup>

La autoridad competente deberá garantizar que las personas con discapacidad obtengan su licencia de conducir en igualdad de condiciones, para lo cual podrá emitir las disposiciones de carácter técnico necesarias que incluyan que los exámenes que se realicen para la expedición de licencias se hagan en formatos accesibles y con las tecnologías adecuadas a los diferentes tipos de discapacidad.<sup>178</sup>

**ARTÍCULO 126. Curso de educación vial y manejo seguro.** La Secretaría de Movilidad [o equivalente] diseñará e implementará cursos y manuales de educación vial y manejo seguro. Los cursos y manuales deberán incluir al menos el conocimiento de los factores de riesgo prioritarios, así como la regulación enfocada a la protección y seguridad de todas las personas usuarias de la vía. Los cursos podrán ser requisitos para la obtención de licencias, y podrán ser realizados directamente por la Secretaría por una autoescuela certificada.

**ARTÍCULO 127. Vigencia y renovación de licencias de conducir.** Las licencias tendrán las siguientes vigencias:

- I. Licencia para conducir vehículos particulares o motocicletas: cinco años;<sup>179</sup>
- II. Licencia para conducir vehículos de transporte público: tres años;
- III. Licencia para conducir vehículos de transporte de carga: tres años;
- IV. Licencia para conducir vehículos de emergencia y transporte escolar: dos años;<sup>180</sup>
- V. Permiso temporal para conductores noveles: seis meses.

Una vez cumplida su vigencia, las licencias podrán renovarse por un nuevo periodo, para lo cual deberán aprobar previamente el examen de valoración psicofísica integral para acreditar que goza de salud óptima. En el caso de hayan existido modificaciones a las normas de tránsito, se requerirá un examen teórico y/o curso de actualización, en términos de lo que disponga la Secretaría de Movilidad [o equivalente].

**ARTÍCULO 128. Suspensión y cancelación de licencias de conducir.** Las licencias podrán ser suspendidas o canceladas ante faltas graves a las regulaciones en materia de seguridad vial. La Secretaría de Movilidad [o equivalente] establecerá un sistema por puntos, que permita cuantificar las infracciones en función de su gravedad, de forma que cuando el titular de una licencia de conducir rebase cierto número de puntos, se sancione con la suspensión o cancelación.

La Secretaría de Movilidad [o equivalente] establecerá un registro de las infracciones a la Ley y demás disposiciones jurídicas en la materia, con el objeto de evaluar la incidencia por parte de los conductores, así como su participación en siniestros de tránsito, con la finalidad de aplicar las medidas de suspensión o cancelación a través de la reducción de puntos. Para tal efecto, se hará uso de las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información.

---

<sup>177</sup> LGMSV art. 51

<sup>178</sup> LGMSV art. 51

<sup>179</sup> LGMSV art. 51

<sup>180</sup> LGMSV art. 51

**ARTÍCULO 129. Soluciones tecnológicas.** Con el fin de agilizar y hacer eficaz el proceso de expedición de licencias, así como para brindar mayor certeza a las personas usuarias en cuanto a su autenticidad y seguridad en el manejo e intercambio de la información personal, la autoridad competente implementará la utilización de tecnología de vanguardia y la innovación. Las licencias que se expidan podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas.

**ARTÍCULO 130. Requisitos generales para la expedición de licencias nuevas.** La persona que solicite la expedición de una licencia de conducir deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- I. En el caso de licencias para conducir de uso particular, acreditar a satisfacción haber aprobado el examen médico o cumplimentar el formato de responsiva ante la autoridad competente en el que la persona solicitante manifiesta bajo protesta de decir verdad, que goza de salud óptima para la conducción de este tipo de vehículos;
- II. En los casos de licencias para personas que conducen servicios de transporte público, acreditar el examen de valoración psicofísica integral, en los términos que determine la Secretaría;
- III. Acreditar el examen teórico de conocimientos en el caso de licencias para conducir de uso particular;
- IV. Acreditar en su caso, el examen práctico de habilidades necesarias, relativo al tipo de licencia, en los términos que determine la Secretaría;
- V. Acreditar a satisfacción haber sido capacitado en los términos que la Secretaría determine, para el caso de licencias para personas que conducen servicios de transporte público;
- VI. Saber leer y escribir, para el caso de licencias para personas que conducen servicios de transporte público;
- VII. Tener una licencia suspendida o cancelada en alguna de las 32 entidades federativas;
- VIII. No registrar adeudo por infracciones de tránsito o a este Reglamento;
- IX. Realizar el pago de derechos correspondiente; y
- X. Los demás que determine la Secretaría o la autoridad competente.

**ARTÍCULO 131. Lineamientos para contenidos y protocolos.** La Secretaría de Movilidad [o equivalente] expedirá los lineamientos respecto a lo siguiente:<sup>181</sup>

- I. Los contenidos de los cursos, materiales y exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos;
- II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación;

## 8.5 Atención prehospitalaria

**ARTÍCULO 132. Atención prehospitalaria.** La Secretaría de Salud [o equivalente], en el marco de la legislación que le rige, deberá implementar un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de los lesionados en siniestros de tránsito, en términos de las leyes aplicables.<sup>182</sup>

Implementar los instrumentos necesarios para garantizar un sistema de atención médica prehospitalaria para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en un siniestro de tránsito, considerando protocolos de acción y coordinación de respuesta ante la ocurrencia de dichos siniestros.<sup>183</sup>

---

181 LGMSV art. 52 fr. I y II

182 LGMSV art. 53

183 Basado en el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad vial 2021-2030

Asimismo, en el marco de sus atribuciones, deberá homologar las características de las unidades de atención médica prehospitolaria para lesiones en siniestros de tránsito, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia.

**ARTÍCULO 133. Obligación de seguimiento de datos.** El personal responsable de la atención médica prehospitolaria debe registrar e informar a la Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] sobre el evento, características y personas involucradas, así como a la unidad de referencia, de acuerdo con la normatividad establecida por su institución, y deberá al menos contener la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.<sup>184</sup>

La Secretarías de Salud y Movilidad [o *equivalentes*] deberán integrar la información y registros generados en relación con la atención médica prehospitolaria que deberá estar disponible en el Sistema de Información Territorial y Urbano.<sup>185</sup> Las autoridades competentes se asegurarán de que para cada lesionado exista un número único de seguimiento, que deba ser usado como referencia por las Secretarías de Movilidad, Salud, Seguridad Pública y la Fiscalía [o *equivalentes*].

## 8.6 Control de vehículos

**ARTÍCULO 134. Vehículos seguros.** Todo vehículo que circule en la infraestructura vial pública deberá mantener los equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con los que contaba al momento de su fabricación.

**ARTÍCULO 135. Verificación vehicular.** La Secretaría de Movilidad [o *equivalente*] verificará periódicamente las emisiones y las condiciones físico-mecánicas y de seguridad vehicular de los vehículos en circulación registrados en el Estado, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas que para tal efecto emita la autoridad competente, a fin de garantizar que todo vehículo que circule en la infraestructura vial del Estado cuente con motores, equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con base en la Legislación y normatividad aplicable en la materia y generen emisiones por debajo de lo que establecen las normas respectivas.<sup>186</sup>

**ARTÍCULO 136. Flotillas de vehículos privados y públicos.** La Secretaría de Movilidad [o *su equivalente*] incentivará el uso de flotillas que contemplen los estándares de eficiencia, control de emisiones y seguridad vehicular establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones aplicables, así como las mejores prácticas internacionales. Para tal efecto, deberá considerarse que las flotillas cumplen con los estándares correspondientes si cuentan con los siguientes dispositivos:<sup>187</sup>

- I. Para vehículos ligeros: control electrónico de estabilidad, cumplimiento con los estándares de impacto frontal, lateral, lateral de poste, y de protección a peatones, así como un desempeño de seguridad que garantice la seguridad de todos los usuarios de la vía;
- II. Para vehículos pesados: tecnologías avanzadas de asistencia inteligente a la conducción, tales como el frenado autónomo de emergencia, asistencia de velocidad, desviación de carril, alerta de puntos ciegos y dispositivos de interrupción de la marcha por presencia de alcohol en el conductor;
- III. Para motocicletas: frenos ABS; y
- IV. Para transporte de niñas y niños: anclajes para sistemas de retención infantil, sistemas de retención infantil y cinturones de seguridad de tres puntos.

---

184 LGMSV art. 53

185 LGMSV art. 53

186 LGMSV art. 54

187 Propuesta de la Cruz Roja Mexicana

En el caso de las flotillas para los servicios de transporte público, la Secretaría de Movilidad [o su *equivalente*] emitirá los lineamientos de seguridad vehicular que deberán de cumplir para su circulación, los cuales deberán de contener como mínimo los siguientes dispositivos: el control electrónico de estabilidad, el cumplimiento con los estándares de impacto frontal, lateral, lateral de poste, y de protección a peatones; así como un desempeño de seguridad que garantice la seguridad de todos los usuarios de la vía.<sup>188</sup>

La Secretaría de Movilidad [o su *equivalente*] emitirá los lineamientos de seguridad vehicular que deberán de cumplir las flotillas de vehículos ligeros institucionales de uso del gobierno del estado y los municipios, los cuales deberán de contener como mínimo los siguientes dispositivos: el control electrónico de estabilidad, el control electrónico de estabilidad, el cumplimiento con los estándares de impacto frontal, lateral, lateral de poste, y de protección a peatones; así como un desempeño de seguridad que garantice la seguridad de todos los usuarios de la vía.<sup>189</sup>

**ARTÍCULO 137. Seguro de responsabilidad civil.** A fin de garantizar las medidas de rehabilitación y compensación, todo vehículo motorizado que circule en el Estado deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros<sup>190</sup> 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.

## 8.7 Derechos de las víctimas

**ARTÍCULO 138. Derechos de las víctimas.** Sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Víctimas del Estado [o *equivalente*], en todo proceso de carácter penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Recibir gratuitamente la asistencia de un intérprete o traductor de su lengua, en caso de que no comprendan el idioma español o tenga discapacidad auditiva, verbal o visual;
- III. 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;
- IV. Respetar su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que puedan violentarla;
- V. Recibir atención médica y psicológica; y
- VI. 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 139. Reparación integral.** Toda víctima de un siniestro de tránsito tiene derecho a la reparación integral, la cual comprende las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías de no repetición.

---

188 Propuesta de la Cruz Roja Mexicana

189 Propuesta de la Cruz Roja Mexicana

190 Si bien no está explícitamente en la LGMSV, resulta imprescindible para cumplir con las disposiciones de derecho de las víctimas a la reparación integral

## 9. SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

Se sugiere que se redacte considerando las leyes y normas vigentes, así como a las necesidades ambientales, urbanas y sociales de cada una de las entidades federativas, y que contribuyan al logro de los objetivos previstos en la ley.



## COALICIÓN MOVILIDAD SEGURA

Somos la unión de diversas organizaciones, personas, especialistas y profesionales de movilidad y seguridad vial que trabajamos colaborativamente para que todas las personas podamos transitar sin miedo por las calles y carreteras de México, impulsando la creación de mecanismos normativos, institucionales y financieros que aseguren la implementación de acciones efectivas desde los tres niveles de gobierno. Somos una red plural que pone en el centro a las personas, así como la perspectiva y necesidades de los grupos vulnerables. Trabajamos para prevenir el dolor y la muerte en las vías.

La Coalición Movilidad Segura está conformada por 97 organizaciones de la sociedad civil y especialistas, con presencia en los 32 Estados del país, y ha impulsado este proceso desde 2014.

[www.coalicionmovilidadsegura.mx](http://www.coalicionmovilidadsegura.mx)

Twitter: @coalicionMS

Facebook: Coalición Movilidad Segura

Instagram: coalicionms

