



LA PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL EN EL SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL



México, septiembre de 2022

Elaborado por
Paola Lara,
Alejandra Leal
y Areli Carreón

Colección **#NoMásMuertesViales**
Diseño: Agustín Martínez



**COALICIÓN
MOVILIDAD
SEGURA**



DECENIO DE ACCIÓN PARA LA
SEGURIDAD VIAL

2021 - 2030



CONSIDERACIONES

MADRID

La participación de sociedad civil se ha enmarcado como un factor indispensable en el desarrollo de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial, contribuyendo a la generación de propuestas, acuerdos y presión para garantizar derechos clave de las personas usuarias de la vía pública.

Así ha sido reconocido en el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, (<https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>), que establece que aunque son los organismos gubernamentales quienes tienen la responsabilidad principal de diseñar un sistema de transporte seguro y aplicar un plan de acción de seguridad vial, la influencia de otros actores y el papel que desempeñan, se reconocen cada vez más como una parte importante del sistema de seguridad. Por tal motivo, el sector privado, la sociedad civil, las instituciones académicas y más actores pueden contribuir de manera importante, por lo que se hace fundamental la fuerza colectiva y global de las organizaciones públicas y privadas que adoptan prácticas de seguridad vial.

El citado Plan Mundial, reconoce que las instituciones académicas y los grupos de la sociedad civil cuentan con una considerable experiencia que puede ayudar a colmar vacíos importantes en diferentes esferas de la seguridad vial, así como ayudar a aplicar las medidas de política necesarias para reducir las muertes y lesiones graves causadas por el tránsito. Las instituciones académicas y los grupos de la sociedad civil pueden ser una fuente importante de información sobre la seguridad vial para la comunidad y los gobiernos; ayudar a asegurar la rendición de cuentas del gobierno capacitando a las comunidades en cuestiones de seguridad vial y garantizando la buena gobernanza; así como contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial.

Por tal motivo, se señala en dicho Plan, que el fomento de la capacidad de los profesionales de la seguridad vial que trabajan para el gobierno, el sector privado, la sociedad civil y las instituciones de investigación debe recibir la máxima prioridad, ya que en muchos países es una barrera la falta de conocimientos especializados sobre el diseño de calles y carreteras y vehículos más seguros, sobre el comportamiento más seguro de las personas usuarias de las vías, y para concebir y gestionar sistemas adecuados de asistencia tras las colisiones.

De igual forma, la [Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas](#), OpenElement) aprobada el 2 de septiembre de 2020, ha reconocido que de las lecciones aprendidas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), resulta necesario promover un enfoque integrado de la seguridad vial, como el enfoque de sistemas seguros y la Visión Cero, buscando soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo y fortaleciendo la colaboración intersectorial nacional, incluida la colaboración con las organizaciones no gubernamentales, la sociedad civil y el mundo académico, así como con las empresas y la industria, que contribuyen al desarrollo social y económico de los países e influyen en él.



Debemos considerar la importancia de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) para la garantía efectiva del derecho a la movilidad y la gestión de la seguridad vial; su participación permanente en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMySV), podría servir para fortalecer institucionalmente a dicha instancia de coordinación y situarlo en la opinión pública como mecanismo relevante en la formulación de la política pública nacional de movilidad y seguridad vial.

La participación formal, constante e informada de las organizaciones de la sociedad civil puede coadyuvar a la construcción de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial con un enfoque multidisciplinario que ayuda tanto a la efectividad de dichas políticas como a su aceptabilidad social. El trabajo colaborativo puede ser muy útil para prevenir conflictos en temas polémicos y para convocar a la participación social amplia para lograr los fines superiores de la Ley.

La sociedad civil sin duda representará el trabajo de colaboración a través de propuestas técnicas que coadyuven a que el trabajo del Sistema no sea protocolario y que por el contrario articule y facilite la coordinación entre los tres órdenes de gobierno y los sectores involucrados. La continuidad en los esfuerzos de política pública no ha podido ser garantizada, al rotar cada tres años y 6 años las autoridades y las y los servidores públicos a cargo de la toma de decisiones, por lo que la participación de la sociedad civil es clave para lograr continuidad, seguimiento, evaluación y mejora progresiva de dichas políticas.

La LGMySV recientemente aprobada en el H. Congreso de la Unión, ha reconocido el papel preponderante de la sociedad civil, así como de los sectores privado y académico, en la instrumentación de políticas, en la implementación de acciones coordinadas y principios, así como en el ejercicio de atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial.

Para sustento de lo anterior, se puede mencionar la necesidad de su incidencia, así como la inclusión e importancia de sus funciones, que deberán encontrar cauce en los Lineamientos que al efecto se emitan respecto de la organización y operación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial:

a) La LGMySV, define al **Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial** como el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos (artículo 7).



ESTABLECE COMO FACULTADES DEL SISTEMA NACIONAL,
ENTRE OTRAS, LAS SIGUIENTES:

- Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, instancias de coordinación metropolitana y OSC, así como la periodicidad de sus reuniones;
- Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Nacional;
- Diseñar y aprobar la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afroamericanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;

b) La presencia de las OSC resulta necesaria y recomendable para las siguientes acciones enmarcadas en la LGMySV:

- Para la planeación y diseño de la movilidad y seguridad vial, garantizando la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad a través de considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por la sociedad civil y organismos internacionales **(artículo 32, fracción III)**.
- Para implementar el Enfoque de Sistemas Seguros a través de acciones de concertación necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación **(artículo 5)**.
- Para la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, a través del establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia **(artículo 25, fracción VII)**.
- Para la integración de los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en la Ley, en la planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, a través del establecimiento de mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial **(artículo 31, fracción XV)**.

An aerial photograph of a large crowd of people gathered on a paved area. Many individuals are holding white balloons, creating a dense field of white. At the top of the image, a sign reads 'GUAYMAS' with a logo. The overall scene is captured in a blue-tinted color scheme.

PRO- PUES- TAS

Por lo anterior y con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones citadas, se realizan las siguientes **propuestas para ser incorporadas en los Lineamientos para la organización y operación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**:

1. Incorporar como principios de actuación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, los de participación, transparencia y rendición de cuentas, eficiencia e imparcialidad.

- a. **Participación.** Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública (LGMySV).
- b. **Transparencia y rendición de cuentas.** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial (LGMySV), atendiendo con diligencia los requerimientos de acceso y proporcionando la documentación que generan, obtienen, adquieren, transforman y conservan; difundiendo de manera proactiva información gubernamental, como un elemento que genera valor a la sociedad y promueve gobierno abierto, protegiendo los datos personales bajo su custodia. (Código de Ética de la Secretaría Ejecutiva del Sistema Estatal Anticorrupción de Aguascalientes, recuperado de https://sna.org.mx/wp-content/uploads/2021/03/AGS_ST_2021_C%C3%B3digo-de-%C3%89tica-de-la-SESEA.pdf).
- c. **Eficiencia.** Actuación en apego a los planes y programas previamente establecidos, y optimizando el uso y la asignación de los recursos públicos en el desarrollo de sus actividades para lograr los objetivos propuestos.
- d. **Imparcialidad.** Dar a la ciudadanía, y a la población en general, el mismo trato, sin conceder privilegios o preferencias a organizaciones o personas, ni permitir que influencias, intereses o prejuicios indebidos afecten su compromiso para tomar decisiones o ejercer sus funciones de manera objetiva.

2. Incluir en las atribuciones y funciones del Sistema y/o de los órganos de apoyo técnico y de otra índole lo siguiente:

- a. Proponer estrategias para reforzar la participación de la sociedad civil en la toma de decisiones, así como para el monitoreo de acuerdos y desarrollo de documentos de trabajo realizados por el Sistema, que contribuyan al ejercicio de sus atribuciones.
- b. Diseñar con OSC programas de capacitación sobre el derecho a la movilidad y la gestión de la seguridad vial.
- c. Establecer grupos de trabajo que permita a las OSC emitir opiniones que orienten la política de movilidad y seguridad vial.

3. Incluir en las disposiciones relativas las reuniones:

- a. Que deberá convocarse a OSC cuando tengan incidencia directa en los asuntos a tratar ya sea por criterios territoriales o de especialidad; y que tendrán derecho a participar con voz en la reunión llevada a cabo.
- b. Que la convocatoria y demás documentos que se expidan con motivo de las reuniones, habrán de disponerse en formatos o medios que resulten accesibles para personas con cualquier tipo de discapacidad.
- c. Establecer que las reuniones del Sistema y reuniones de trabajo serán públicas y difundidas a través los medios y redes sociales del mismo o de las dependencias que lo conforman.
- d. Que se priorizará la construcción de consensos, a través de la facilitación de diálogos respetuosos, sustentados en evidencia. De no ser posible lograr acuerdos por consenso, la autoridad procederá conforme a la evidencia disponible e impondrá un plazo razonable para la evaluación de la decisión tomada.

4. Incluir en lo relativo a Acuerdos, su implementación y seguimiento, que las OSC podrán contribuir en la implementación, monitoreo y evaluación de las políticas, programas y acciones que emanen del Sistema, para tal efecto, las organizaciones deberán contar con experiencia comprobada. (Reglamento de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, artículo 18, fracción II. Disposiciones relativas al Sistema Nacional de Protección Integral).

5. Establecer en los mecanismos de participación de las OSC la necesidad de convocar a organizaciones especialistas en los diferentes temas de movilidad y seguridad vial. Asimismo se considera necesaria la inclusión de organizaciones de familiares de víctimas, personas con discapacidad, y movilidad y seguridad vial con perspectiva de infancia.

Debe recordarse que de acuerdo con lo establecido en el artículo 4, numeral 3 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, de la cual nuestro país es parte, el Estado Mexicano tiene la obligación de que en los procesos de adopción de decisiones sobre cuestiones relacionadas con las personas con discapacidad, los Estados Partes celebrarán consultas estrechas y colaborarán activamente con las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan.

Respecto de los mecanismos de participación podrían establecerse desde 2 ángulos:

a. Como observadores de las reuniones del Sistema: Puede ser a través de la selección de un número representativo de organizaciones, siguiendo un mecanismo de convocatoria abierta. Se puede tomar como ejemplo lo establecido en los artículos 13 a 17 del Reglamento de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, como un caso de éxito, relativo a un mecanismo de participación y de representación de la sociedad civil en el Sistema de Protección Integral (SIPINNA). Sirva de ejemplo también los Lineamientos y la Convocatoria que establecen los requisitos y procedimiento para designar a las personas invitadas permanentes de la sociedad civil al Consejo Nacional de Seguridad Pública, emitidos por el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/646655/CONVOCATORIA_SociedadCivil_2021.pdf).

b. Como parte de los trabajos que se realicen dentro del Sistema y que han quedado descritos en los apartados anteriores: elaboración de documentos, monitoreo, propuestas, capacitación, integración del observatorio, entre otras. Para tal efecto el órgano de apoyo técnico podrá establecer los procedimientos, términos, formatos y mecanismos de participación, dependiendo de la naturaleza de la actividad y documento de que se trate.

Incluso se puede determinar que los trabajos del Sistema se realicen vía Comisiones, en cuyo caso, la participación de la sociedad civil podrá regularse desde un ángulo similar al que se establece en el Acuerdo SIPINNA/02/VE/2021, el proyecto de reforma a los Lineamientos Generales para la Integración, Organización y Funcionamiento de las Comisiones del Sistema Nacional de Protección Integral de Niñas, Niños y Adolescentes (Lineamientos de Comisiones, https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/655161/Lineamientos_Grales_Comisiones_Sipinna.pdf).

Asimismo, otra opción representa un sistema de registro, para lo cual se considera tomar como ejemplo lo establecido en el Manual para la participación de la sociedad civil en las actividades de la OEA (https://www.oas.org/es/sre/dai/sociedad_civil/Docs/Manual_Participacion_SC_ES.pdf), de donde pueden extraerse datos importantes. No obstante, debe tomarse con extremo cuidado para no burocratizar dicha participación y dificultar sus funciones que devienen de la Ley General.

En ambos casos la información se dispondrá en formatos o medios que resulten accesibles para personas con cualquier tipo de discapacidad.





6. De igual forma puede establecerse de forma enunciativa más no limitativa las actividades que podrán realizarse por este sector, las cuales entre otras podrán ser:

- a. Realizar propuestas para la elaboración de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
- b. Promover la elaboración de estudios e investigaciones para fortalecer las acciones del Sistema.
- c. Diseñar y proponer programas de capacitación sobre el Derecho a la Movilidad y la gestión de la seguridad vial.
- d. Realizar actividades y proponer mecanismos de evaluación sobre el funcionamiento del Sistema.
- e. Elaborar recomendaciones públicas respecto a las actividades del Sistema.
- f. Llevar acciones de monitoreo de acuerdos y documentos de trabajo emitidos por el Sistema.
- g. Formar parte de los grupos de trabajo que instale el Sistema, para emitir opiniones que orienten la política en materia de movilidad y seguridad vial.
- h. Para llevar a cabo tales acciones y en cumplimiento a los principios de transparencia y publicidad de las actividades del Sistema, podrán tener acceso a la información necesaria para llevar a cabo su labor.
- i. La información y participación estará abierta para todas las OSC. La participación se puede dar con base en criterios que determine el Sistema, manteniendo siempre apertura de participación. Podrá tomarse como ejemplo lo que establecen los Lineamientos para la participación de las OSC en temas de política exterior. (https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5515166&fecha=06/03/2018).



7. Establecer la participación de OSC en las disposiciones relativas a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y en los mecanismos para su formulación, ejecución, control, evaluación y seguimiento.

Enlaces consultados

https://www.oas.org/es/sre/dai/sociedad_civil/Docs/Manual_Participacion_SC_ES.pdf

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/646655/CONVOCATORIA_SociedadCivil_2021.pdf

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/646655/CONVOCATORIA_SociedadCivil_2021.pdf

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/655160/Manual_Org_Op_SIPINNA.pdf

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5418303&fecha=02/12/2015#gsc.tab=0

[https://contralaviolenciavial.org/uploads/CARACTERIZACION_ONG_FICVI_\(WEB\).pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/CARACTERIZACION_ONG_FICVI_(WEB).pdf)

http://www.difcolima.gob.mx/web/transparencia/normatividad/LINEAMIENTOS_INTEGRACION.pdf

<https://snt.org.mx/wp-content/uploads/2021/08/Lineamientos-de-las-Instancias-del-SNT.pdf>

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5515166&fecha=06/03/2018#gsc.tab=0

