



guía

**PARA ARMONIZAR LEYES
ESTATALES** CON LA LEY
GENERAL DE MOVILIDAD
Y SEGURIDAD VIAL

Colección **#NoMásMuertesViales**

guía

**PARA ARMONIZAR LEYES
ESTATALES** CON LA LEY
GENERAL DE MOVILIDAD
Y SEGURIDAD VIAL

Documento de trabajo elaborado colaborativamente con la Coalición Movilidad Segura por Céntrico con el apoyo y asesoría de Global Road Safety Partnership y Global Health Advocacy Incubator

Autores:

**Xavier Treviño Theesz,
Paola Lara Fernández y
Alejandra Leal Vallejo**

Comité editorial

Areli Carreón y Jenny Zapata

Diseño

Agustín Martínez Monterrubio

México, Junio de 2022



**COALICIÓN
MOVILIDAD
SEGURA**

Después de un proceso de casi 10 años, el esfuerzo de las organizaciones de la sociedad civil para impulsar el derecho a la movilidad en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la regulación nacional en materia de movilidad y seguridad vial se cristalizó este año con la publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV). Las disposiciones de la nueva LGMSV establecen facultades para los tres órdenes de gobierno, y la obligación del Congreso de la Unión y las legislaturas de las Entidades Federativas de ajustar las leyes de su competencia para armonizarlas a más tardar seis meses después de la entrega en vigor de la ley general, es decir el 13 de noviembre de 2022.

Trabajo colaborativo de la Coalición Movilidad Segura

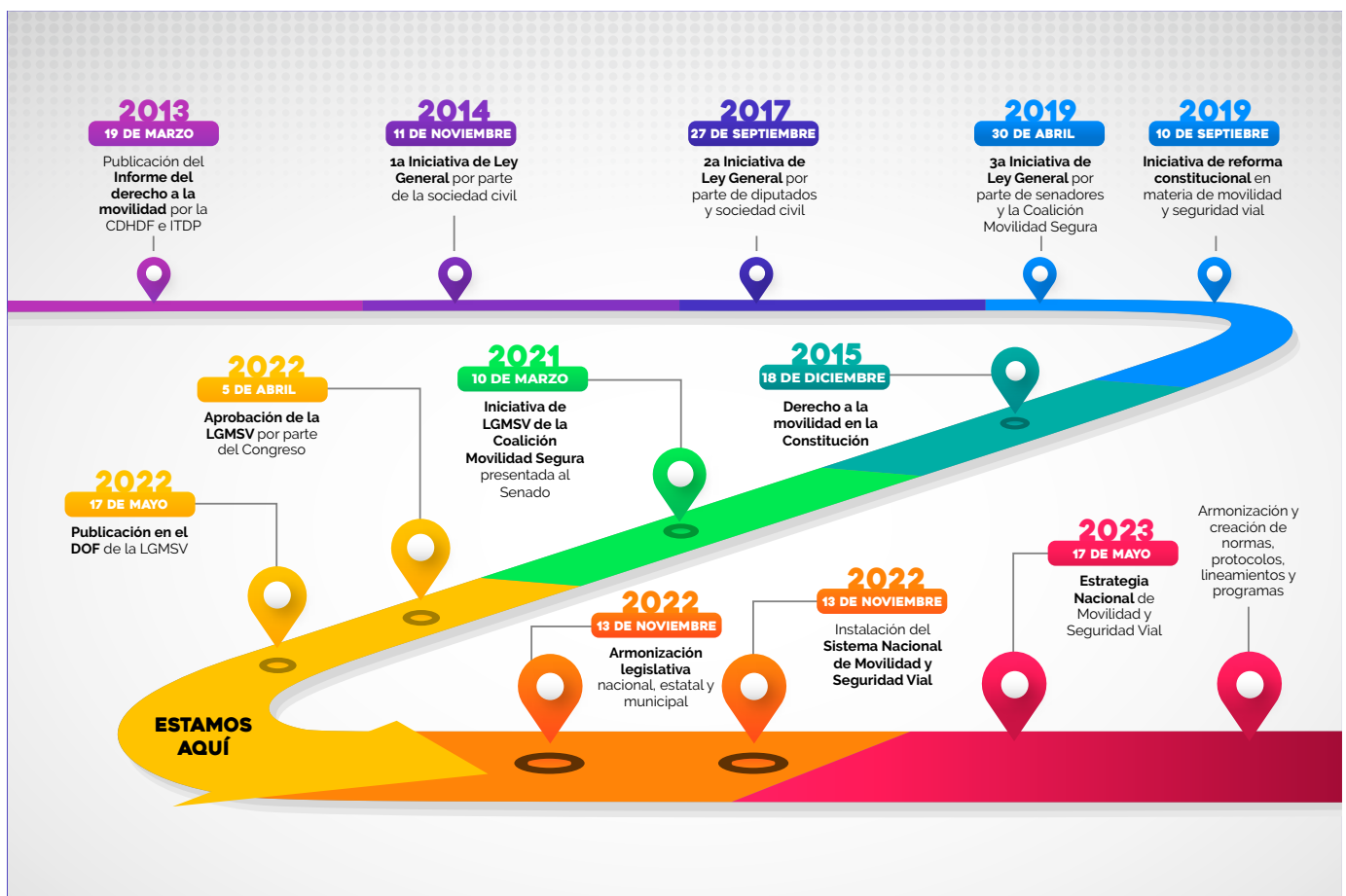


Figura 1. Línea de tiempo



Con el objetivo de que se constituyan como el marco jurídico que regirá la política en cada Entidad Federativa, los aspectos que deben ser abordados en las leyes estatales de movilidad, transporte o análogas, así como otros instrumentos regulatorios como los códigos penales o civiles y los reglamentos de tránsito, tendrán como fundamento lo establecido en la Constitución, en los principios, obligaciones e instrumentos que dispone la LGMSV y demás leyes generales, las buenas prácticas internacionales, y también en el reconocimiento de los avances regulatorios de 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.

Considerando lo anterior, las reformas a las leyes de las Entidades Federativas, a fin de que puedan ser armonizadas con la LGMSV, deben tener como eje rector el enfoque de sistemas seguros, es decir, prácticas integrales que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y seguridad vial, y no solo en las personas usuarias; y que reconocen como principio que las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles.

Por lo anterior, las legislaciones estatales deben cumplir al menos con las siguientes 10 condiciones. Cada una de éstas prevé un listado de requerimientos regulatorios derivados de la ley general, que la Coalición Movilidad Segura usará para evaluar las reformas locales que se planteen. Una evaluación *ex-ante* de las iniciativas es una importante recomendación que hace la Coalición a las personas legisladoras locales, a fin de ajustar las propuestas y tomar las mejores decisiones legislativas.



Condiciones que deberán cumplir las leyes de las Entidades Federativas de movilidad

1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial 6
2. Garantizar la participación social efectiva en los programas y proyectos de movilidad 9
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública 10
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos 11
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras 12
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito 14
7. Implementar registros de información en materia de movilidad y seguridad vial 15
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público 16
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares 18
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio 20



1. REGULAR Y VIGILAR EL TRÁNSITO SEGURO Y LOS FACTORES DE RIESGO VIAL

La LGMSV establece que es obligación de las autoridades prevenir y mitigar los riesgos asociados a sufrir siniestros de tránsito, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros. La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible (LGMSV art. 49). Para ello, las normas de las Entidades Federativas y los municipios deben por lo menos establecer lo siguiente:

1.1 Limitar las velocidades máximas, a fin de que no rebasen las siguientes [LGMSV art. 49 fr. III]:

- 20 km/h en calles locales, entornos escolares y hospitales¹;
- 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;
- 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;
- 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;
- 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas; y
- Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

1.2 Prohibir conducir cualquier vehículo motorizado² con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL [equivalente a 0.5 g/L] en sangre, salvo las siguientes consideraciones [LGMSV art. 49 fr. XIII]:

- 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 [0.2 g/L] en sangre;
- Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre;
- Para las personas conductoras noveles [con una licencia de conducir con una antigüedad menor a un año] queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL [0.2 g/L] en sangre³;
- Para las personas conductoras menores de edad, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre⁴;

También estará prohibido conducir vehículos motorizados habiendo consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto y de todos aquellos fármacos cuyo uso afecte su capacidad para conducir⁵.

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

2 La LGMSV establece la prohibición para todos los vehículos, pero se considera con base en los principios de la ley, que debe aplicar exclusivamente para las personas usuarias que generan riesgo vial.

3 Esta disposición no está en la LGMSV, pero se basa en buenas prácticas internacionales, en especial europeas.

4 Esta disposición no está en la LGMSV, pero se basa en buenas prácticas internacionales, en especial europeas.

5 Esta disposición no está en la LGMSV, pero diversos reglamentos de tránsito municipales y estatales la establecen. Se señala que sólo se actualiza en el caso de que afecte su capacidad para conducir, para lo cual deberá definirse una metodología y un protocolo.



- 1.3 Obligar a todas las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados, exceptuando a motocicletas y vehículos de transporte colectivo, la utilización de cinturón de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable [LGMSV art. 49 fr. VII].**
- 1.4 Hacer obligatorio que las personas menores de doce años con una estatura menor a 1.35 metros⁶, viajen en los asientos traseros usando un sistema de retención infantil o un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable [LGMSV art. 49 fr. VII].**
- 1.5 Hacer obligatorio para todas las personas conductoras y pasajeras de motocicletas, el uso adecuado de casco de seguridad estandarizado que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable [LGMSV art. 49 fr. IX].**
- 1.6 Prohibir al conducir, manipular⁷ 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 [LGMSV art. 49 fr. XI].**
- 1.7 Establecer la preferencia del paso de personas peatonas de conformidad con la jerarquía de la movilidad [LGMSV art. 49 fr. III], y se reconocerá al menos en⁸:**
- Cruces semaforizados, cuando el semáforo explícitamente les otorgue la preferencia de paso;
 - Cualquier cruce donde vehículos den vuelta o se incorporen atravesando la trayectoria de cruce peatonal;
 - Calles con un carril de circulación;
 - Entornos escolares, hospitalarios o puntos de alta demanda y cruce peatonal sistemático;

⁶ Basado en la regulación europea.

⁷ Se incluye la prohibición de manipular el aparato, además de hablar, leer y enviar textos.

⁸ 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.



- Puntos en los que no haya ninguna otra alternativa de cruce peatonal;
- Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel, excepto en el caso de carriles centrales de acceso controlado; y
- Nunca restringir el derecho de peatones a usar el espacio público para descansar, jugar, consumir o cualquier otro modo diferente al tránsito⁹.

1.8 Otorgar a las y los ciclistas la condición de personas conductoras de vehículos, con las siguientes condiciones¹⁰:

- 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;
- Se permitirá la circulación de ciclistas en cualquier vía donde esta sea la única alternativa de tránsito;
- Los vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.5 metros de separación lateral;
- 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;

1.9 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, la ley debe incorporar explícitamente el uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones [LGMSV art. 49 fr. VI]. 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, paso de luz roja, invasión a paso peatonal, vuelta prohibida, sentido contrario, uso de distractores al volante, no uso de cinturón de seguridad o estacionamiento prohibido.

1.10 Establecer la obligación y diseñar un protocolo de verificación periódica de las emisiones y las condiciones físico-mecánicas de los vehículos en circulación, 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 [LGMSV art. 54].

⁹ 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".

¹⁰ Esta disposición no está en la LGMSV, pero se basa en las buenas prácticas regulatorias en diversos reglamentos de tránsito municipal, estatal y global.



2. GARANTIZAR LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EFECTIVA EN LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD

Uno de los principios clave de la Ley General es el de participación, a través del cual los gobiernos están obligados a establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en la planeación, diseño, control y evaluación de las políticas públicas [LGMSV art. 4 fr. XI]. Además, ha sido reconocido a través del Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, elaborado por la Organización Mundial de la Salud¹¹ 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 los traumatismos causados por el tránsito. Por ello, 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 ODS relacionados con la seguridad vial. Para cumplir con ese requerimiento, las leyes de las Entidades Federativas deben:

- 2.1 Establecer mecanismos e instrumentos de participación efectiva de la sociedad civil en el diseño y evaluación de los planes en materia de movilidad y seguridad vial, en especial de los programas estatales, municipales o metropolitanos de movilidad y seguridad vial [o análogos], así como de concertación y cooperación con organismos sociales, públicos o privados especialistas, con la finalidad de que brinden asesoría en planeación de proyectos e infraestructura, en acciones de gestión de la seguridad vial y en la realización de estudios e investigaciones en la materia para emprender acciones conjuntas [LGMSV art. 79].**
- 2.2 Crear un sistema estatal de movilidad y seguridad vial [o análogo] como un mecanismo de coordinación entre autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, e incluir al menos a la sociedad civil, especialistas y municipios en su integración y funcionamiento [LGMSV art. 7].**
- 2.3 Crear un observatorio estatal de movilidad y seguridad vial como espacio de deliberación entre gobiernos, vecinos, pueblos y comunidades indígenas y afro mexicanas, personas con discapacidad, y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas, organismos empresariales y organizaciones de la sociedad civil. El observatorio deberá contar con [LGMSV art. 82]:**
 - Funciones de información, propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones sobre políticas públicas, regulación, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de la administración pública involucrados [LGMSV art. 78];
 - Mecanismos y protocolos para que los observatorios sean informados y puedan emitir opiniones, evaluaciones y recomendaciones sobre la reglamentación, planeación y emisión de autorizaciones en materia de movilidad, transporte, tránsito y seguridad vial [LGMSV art. 80];
 - Una representación diversa de sectores sociales en la integración del Observatorio;
 - Procedimientos para llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación estatales, municipales, multimunicipales y metropolitanos, procesos de consulta y deliberación en materia de movilidad y seguridad vial [LGMSV art. 81].

11 <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>



3. ESTABLECER MECANISMOS FISCALES Y DE FINANCIAMIENTO E INVERSIÓN PÚBLICA

Es necesario complementar los objetivos, metas, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad, con recursos e instrumentos presupuestales y fiscales, que permitan implementarlos de manera efectiva. Es imprescindible para cumplir con las disposiciones de las leyes estatales de movilidad, contar con mecanismos de financiamiento que permitan dotar a las autoridades estatales y municipales de elementos suficientes para cumplir con las disposiciones y lineamientos de la LGMSV. Para ello, las leyes de las Entidades Federativas deben:

3.1 Crear o en su caso referir a instrumentos económicos y financieros, públicos y privados necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad, entre los que debe estar un programa presupuestal estatal de movilidad y seguridad vial¹² [o análogo] que financie los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial [LGMSV art. 57 y 59].

3.2 Establecer lineamientos claros y explícitos para priorizar en los presupuestos y los programas operativos, 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 Globales 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 [LGMSV art. 60].



3.3 Crear o ajustar los instrumentos fiscales estatales y municipales, para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso a la infraestructura vial, los servicios de transporte y reducir los costos sociales y ambientales de la movilidad. Se deberá considerar el criterio de progresividad en cuanto a la responsabilidad de cada persona usuaria en la generación de costos sociales y ambientales y prever el pago de mitigaciones y compensación de los costos generados, así como subsidios y exenciones en los casos donde se generen impactos positivos [LGMSV art. 57].

3.4 Establecer lineamientos y criterios, a fin de que en los procedimientos y metodologías de evaluación costo-beneficio y programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, se consideren los efectos sociales y ambientales de cada proyecto, incluyendo necesariamente los impactos en siniestros de tránsito, emisiones de efecto invernadero, enfermedades relativas a falta de actividad física y por inequidad en el acceso efectivo al derecho a la movilidad, así como la demanda inducida por el propio proyecto.

¹² En 7 de las 16 leyes de movilidad estatales aprobadas desde 2013 se crea un fondo de este tipo.



4. GARANTIZAR LA CAPACIDAD, CONOCIMIENTO Y PERICIA DE LAS Y LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS

Uno de los elementos clave del enfoque de sistema seguro reconocido en las disposiciones de la LGMSV, es que se garantice que las personas conductoras de vehículos motorizados tengan capacidad, conocimiento y pericia suficientes para reducir el riesgo vial que generan a niveles aceptables, por lo que deben asegurarse instrumentos y mecanismos destinados a tal fin, y que las licencias para conducir cumplan con ese objetivo. Para ello, las leyes de las Entidades Federativas deben:

- 4.1 Establecer que 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 [LGMSV art. 51].
- 4.2 Disponer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia y transporte escolar [LGMSV art. 51]. Quien renueve una licencia deberá acreditar que goza de salud óptima para conducir un vehículo, y en el caso de renovación de licencias para transporte de pasajeros o carga, el solicitante deberá acreditar el examen de valoración integral¹³.
- 4.3 Establecer causales claras de suspensión o cancelación de licencia ante faltas graves a las regulaciones en materia de seguridad vial: a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les suspenderá la licencia por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de las y los conductores de transporte público o transporte de carga [LGMSV art. 51].
- 4.4 Incluir la obligatoriedad de emitir las disposiciones de carácter general para establecer los contenidos de los exámenes de valoración psicofísico integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, los protocolos para realizarlos, la metodología para evaluarlos y los requisitos para garantizar que las personas con discapacidad puedan obtener su licencia en igualdad de condiciones [LGMSV art. 52 fr. I, II y III].
- 4.5 Promover e implementar cursos, programas, manuales y campañas por parte de autoridades, organismos públicos o privados, empresas y autoescuelas, que permitan explicar, comunicar y aclarar los elementos clave de una conducción adecuada, el uso racional del automóvil particular, la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías [LGMSV art. 62 a 65].



¹³ Los requisitos de acreditación de estado psicofísico en la renovación de licencias son una buena práctica internacional.



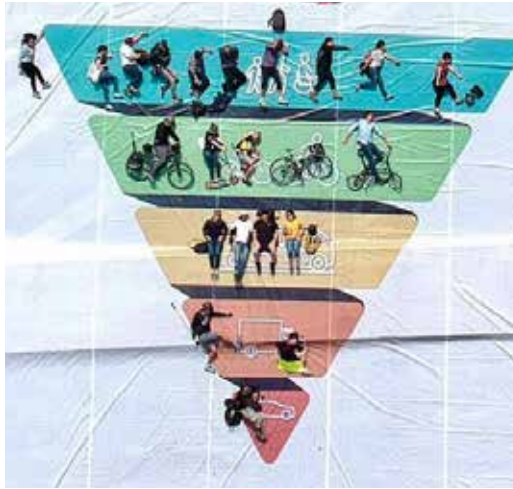
5. IMPLEMENTAR EL DISEÑO VIAL SEGURO Y ACCESIBLE EN TODAS LAS CALLES Y CARRETERAS

Otro elemento clave para la implementación efectiva de un enfoque de sistema seguro es el diseño vial seguro. Tanto la LGMSV como instrumentos previos como el *Manual de Calles, Diseño vial para ciudades mexicanas*¹⁴ y un creciente número de manuales y normas estatales y municipales de diseño han establecido lineamientos, criterios y disposiciones específicas para el diseño geométrico y operacional de vías, que en zonas urbanas y suburbanas deben ser muy diferentes a lo que se usa para carreteras y autopistas. El diseño vial deberá garantizar que, aún en caso de siniestro de tránsito, la fuerza del impacto sea suficientemente baja para no causar la muerte ni lesiones graves a las personas usuarias. Para ello, las leyes de las Entidades Federativas deben:

- 5.1 Establecer que la prioridad en el diseño, construcción y operación de las calles y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros, que reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a preservar la vida y la integridad física de los usuarios y evitar muertes y lesiones graves reduciendo al máximo el impacto de los posibles siniestros atendiendo a las velocidades límite establecidas en el art. 49 fr. III [LGMSV art. 33 y 34].**
- 5.2 Fijar los criterios de diseño y operación de la infraestructura vial urbana y en carretera en términos de cuatro factores: inclusión, seguridad, sustentabilidad y resiliencia, así como en los que establece la LGMSV: diseño universal, priorización de los grupos en situación de vulnerabilidad, participación social, visión integral, intersecciones seguras, pacificación del tránsito, velocidades seguras, legibilidad y autoexplicabilidad, conectividad, permeabilidad, tolerancia, movilidad sostenible, calidad y tratamiento de condiciones climáticas [LGMSV art. 35].**
- 5.3 Clasificar las vías en relación con su función en la red vial de un centro de población, conurbación o zona metropolitana y en congruencia con lo establecido en la LGMSV, de forma que sean homologadas con las disposiciones en otros instrumentos regulatorios como los reglamentos de tránsito. Para las vías urbanas se deberán usar las categorías establecidas en el art. 49 fr. III: avenidas de acceso controlado, avenidas primarias sin acceso controlado, calles secundarias y calles terciarias¹⁵ [LGMSV art. 36].**
- 5.4 Establecer la obligación por parte de las autoridades estatales y en su caso de las municipales, de emitir manuales y normas técnicas y en su caso la referencia explícita a instrumentos regulatorios federales sobre diseño vial, dispositivos de control del tránsito y especificaciones de materiales, que deberán ser obligatorios para la construcción, mantenimiento y rediseño de las calles y carreteras de la Entidad Federativa. Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos en concordancia con las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones expeditas para tal efecto [LGMSV art. 33 y 37].**
- 5.5 Establecer la obligatoriedad de que cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana o corte un asentamiento humano urbano,**

¹⁴ <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>

¹⁵ Esta categorización sigue además lo establecido en el Manual de Calles de SEDATU.



ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño considerando la movilidad, seguridad y habitabilidad de las personas que habitan en esas comunidades, por lo que deberán incluir espacios adecuados para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, pasos peatonales seguros a nivel, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público [LGMSV art. 37].

- 5.6 Disponer que todas las vías urbanas primarias y secundarias deben contemplar infraestructura exclusiva peatonal y ciclista de calidad, confortable, accesible y segura, de calidad, directa, coherente, atractiva y con dimensiones, conexiones y espacios suficientes. Asimismo, todas las intersecciones deberán seguir estrictos criterios en favor de peatones y ciclistas: velocidad reducida, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad [LGMSV art. 39 y 40].
- 5.7 Establecer la obligatoriedad de implementar auditorías en las etapas de planeación, proyecto y construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan por parte de cada Entidad Federativa y del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad e identificar las medidas necesarias para que se cumplan los principios y criterios de diseño y operación vial [LGMSV art. 38].
- 5.8 Incluir la participación de las mujeres en el diseño de los instrumentos y proyectos relativos a la infraestructura vial, con la finalidad de incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por género, 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 [LGMSV art. 32].
- 5.9 Diseñar procedimientos a fin de que toda construcción de una nueva calle o rediseño de una existente cuente con dictámenes de factibilidad basados en 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, a fin de garantizar la movilidad eficiente, segura de todas las personas usuarias y reducir las externalidades negativas en las calles [LGMSV art. 41].



6. GARANTIZAR LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Con la finalidad de que el marco regulatorio garantice una visión integral que fortalezca los sistemas de seguridad adoptados para fundamentar las acciones de seguridad vial, debe contarse con disposiciones que establezcan la respuesta institucional ante la ocurrencia de siniestros de tránsito. Lo anterior, a través de mecanismos jurídicos dirigidos a garantizar los derechos de las víctimas directas e indirectas, así como una atención prehospitalaria coordinada y adecuada ante la ocurrencia de lesiones graves causadas en éstos. La LGMSV establece que en todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, los derechos de las víctimas deberán ser garantizados mediante la justicia efectiva, la reparación integral del daño y la garantía de no repetición [LGMSV art. 23]. Para ello, las leyes de las Entidades Federativas deben:

6.1 Prever los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia, a fin de que se cumplan los derechos de las víctimas:

- Recibir la información, orientación y asesoría para su eficaz atención y protección, para que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- 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;
- 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;
- Respetar su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que puedan violentarla;
- Recibir atención médica y psicológica;

6.2 Garantizar la reparación integral a través de la regulación efectiva de las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías de no repetición, en sus dimensiones individual, colectiva, material, moral y simbólica.

6.3 A fin de garantizar las medidas de rehabilitación y compensación, todo vehículo motorizado que circule en la Entidad Federativa deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.

6.4 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 siniestros¹⁶; así como establecer la obligatoriedad de integrar la información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria que deberá estar disponible en el Sistema de Información Territorial y Urbano [LGMSV art. 53].



¹⁶ Basado en el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad vial 2021-2030.



7. IMPLEMENTAR REGISTROS DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

La Ley General obliga a los tres niveles de gobierno a establecer registros y bases de datos relativos a la movilidad y seguridad vial, con el objeto de integrar, registrar, administrar y actualizar la información relativa al control de vehículos, conductores y servicios de transporte regulados a través de la Ley. La información debe estar homologada, georreferenciada y actualizada, a fin de que pueda ser utilizada para los fines de planeación, control y aplicación de la ley. Para ello, las leyes de las Entidades Federativas deben:

- 7.1 Crear un Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial como instrumento para resguardar los documentos y actos jurídicos relacionados con las personas conductoras, vehículos y servicios de transporte en todas sus modalidades, así como regular la integración de los registros y bases de datos de control vehicular; licencias de conducir; operadores y conductores de servicios de transporte; infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas; información sobre siniestros de tránsito; encuestas de calidad en el servicio de transporte público; encuestas origen/destino; número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado; e información sobre la infraestructura vial y las auditorías e inspecciones de seguridad vial [LGMSV art. 29].**
- 7.2 Prever la integración y operación de un sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial y garantizar su interoperabilidad por parte del Sistema de Información Territorial y Urbano operada por SEDATU [LGMSV art. 27, 28 y 30].**
- 7.3 Establecer protocolos y procedimientos para que los datos generados en materia de movilidad sean públicos, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservada, en términos de la legislación en materia de transparencia, datos personales y acceso a la información, como mecanismo para el diseño, seguimiento y evaluación de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado y los Municipios¹⁷.**



¹⁷ Práctica crecientemente implementada por gobiernos estatales y municipales a través de sus portales de datos abiertos.



8. PROMOVER LA COBERTURA, CALIDAD Y ASEQUIBILIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Los servicios de transporte público son indispensables en la movilidad cotidiana de las personas, y para el cumplimiento efectivo de las disposiciones de la LGMSV, la regulación estatal debe establecer mecanismos de diseño, regulación, operación, control y fomento que garanticen un servicio de transporte público seguro y de calidad, cumpliendo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación. Para ello, las leyes de las entidades federativas deben:

- 8.1 Establecer principios mínimos e indicadores que deberán cumplir los servicios de transporte, los cuales deben incluir al menos: confort, seguridad, accesibilidad, sustentabilidad, eficiencia, transparencia, cobertura y equidad de género. Estos indicadores deberán ser utilizados como insumos para la planeación de los servicios y también para la evaluación de los niveles de servicio a las personas usuarias. Quienes presten los servicios deben estar obligados a incorporar un sistema para evaluar el cumplimiento de las metas que establezca la autoridad correspondiente [LGMSV art. 43].**
- 8.2 Promover sistemas integrados de transporte en las zonas metropolitanas, 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. En el caso, de zonas metropolitanas, se requerirá establecer la coordinación entre dependencias de entidades federativas colindantes y municipios para establecer progresivamente sistemas metropolitanos de transporte para articular rutas, itinerarios y terminales de servicios de transporte público [LGMSV art. 42].**
- 8.3 Garantizar que la expedición y otorgamiento de permisos, concesiones y otros instrumentos de control se realice con base en la previsión de la garantía del derecho a la movilidad de las personas, la optimización de la cobertura, la asequibilidad y la calidad de los servicios y el control de los niveles de servicio y las externalidades generadas, a través de declaratorias de necesidad y licitaciones públicas, previo estudios técnicos de análisis de la demanda, necesidades de**





operación del servicio, la infraestructura vial, los usos del suelo, y los modos y patrones de movilidad en cada región [LGMSV art. 44].

- 8.4 Establecer requisitos, protocolos y procedimientos eficientes y expeditos de control y vigilancia de las obligaciones de quienes prestan los servicios de transporte, a fin de que comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y registro vehicular, estado físico-mecánico y de emisiones de los vehículos, control y registro de conductores, seguro obligatorio, atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias y control de la operación, mediante la implementación anual de una revista que incluya revisión documental e inspección física [LGMSV art. 45] y de unidades de información y quejas para denunciar irregularidades en la prestación del servicio [LGMSV art. 46].
- 8.5 Exigir a quienes presten los servicios de transporte la contratación de pólizas de seguro que cubran totalmente los pagos que se originen por la asistencia médica por lesiones o la indemnización por lesiones o fallecimiento tanto para los usuarios como para terceros, de manera que los operadores de los servicios no tengan incentivos para fugarse del lugar de los siniestros de tránsito¹⁸.
- 8.6 Establecer como obligatorio que las personas conductoras de vehículos propiedad de terceras personas o de organismos públicos que presten servicios de transporte sean contratadas en términos de la legislación laboral. Quienes presten el servicio deberán acreditar que quienes conduzcan gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establezca la normatividad aplicable, de acuerdo con el trabajo contratado, que no trabajen bajo un esquema de renta del vehículo y que su jornada laboral no sea superior a las ocho horas¹⁹.
- 8.7 Establecer mecanismos e instrumentos de fomento a la cobertura de servicios, operación con altos niveles de servicio, cambio de esquema de negocio, renovación de flota a vehículos eléctricos, 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 [LGMSV art. 47].

¹⁸ Todas las regulaciones estatales establecen el requerimiento de un seguro, pero muchas de ellas no definen detalles suficientes.

¹⁹ Las leyes de movilidad de Colima, Coahuila, Aguascalientes y Jalisco establecen obligaciones relativas a la seguridad laboral de las personas conductoras.



9. REDUCIR LA DEMANDA Y COMPENSAR EL COSTO DEL USO DE LOS AUTOMÓVILES PARTICULARES

Dado el alto costo social y ambiental de la movilidad basada en el automóvil particular, es de interés público la gestión integral de las calles y el control de todos aquellos elementos que aumenten el uso de estos modos de movilidad que a su vez generan importantes impactos negativos a la salud, la integridad física y la calidad de vida de las personas, así como al medio ambiente y el clima. Para ello, las leyes de las Entidades Federativas deben:

- 9.1 Reconocer explícitamente que es de interés público regular y controlar el uso de los modos de transporte de mayor impacto negativo, por lo que las autoridades estatales y municipales tendrán la facultad y la obligación de incorporar políticas, estrategias y planes que influyan en los patrones de viaje para reducir la demanda de estos modos, y así controlar, mitigar y compensar sus costos sociales y ambientales [LGMSV art. 55].**
- 9.2 Establecer la facultad de las autoridades en el marco de sus competencias, del control en el uso de las calles y las actividades permitidas desarrolladas en los predios, así como para diseñar, regular, implementar las normas, planes, programas, acciones que se requieran a fin de que cumplan con su función social [LGMSV art. 55].**
- 9.3 Establecer programas de control y restricción de circulación de vehículos en las calles y carreteras, que incorporen pago de tarifas y peajes; restricción de circulación de cierto tipo de vehículos de acuerdo a su peso, tipo, emisiones y actividad; restricción de horarios; controles de acceso y requerimientos de número mínimo de ocupantes, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable [LGMSV art. 56].**
- 9.4 Establecer programas de zonas de tránsito controlado y peatonal en áreas centrales de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante medidas de restricción de acceso y de velocidad a vehículos por su potencia, emisiones y/o tamaño, y pudiendo sujetar el acceso al pago de una tarifa dinámica por congestión²⁰ [LGMSV art. 56].**
- 9.5 Establecer programas de control y tarificación del estacionamiento en vía pública que reduzcan la demanda de viajes en automóviles particulares, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados, buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso de los vehículos motorizados individuales e incentivar el uso del transporte público y no motorizado, sin dejar de considerar los intereses de los residentes de las zonas en las que se implemente²¹.**
- 9.6 Limitar la oferta de estacionamiento y fomentar o establecer tarifas que reduzcan y controlen la demanda para disminuir el uso del automóvil particular en predios públicos o privados. Las autoridades competentes deberán establecer en la re-**

²⁰ La ley de movilidad de Aguascalientes prevé esto.

²¹ Las leyes de movilidad de Nayarit, Colima y Ciudad de México establecen la regulación del control y cobro de estacionamiento en vía pública.



gulación y utilización del uso de suelo en sus jurisdicciones territoriales, topes máximos de estacionamiento para obras nuevas y establecimientos, evitando en todo momento requerir un mínimo determinado²².

9.7 Prever programas de movilidad empresarial e institucional 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. Estos programas deben 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, el uso de flotillas seguras que contemplen los estándares de eficiencia y seguridad vehicular mejor evaluados, y el diseño de incentivos a empresas y usuarios²³.

9.8 Prever la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial para analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad [LGMSV art. 58].

²² Ciudad de México, Nayarit y Quintana Roo tienen regulaciones de tope de estacionamiento en predios, es una práctica iniciada en CdMx en 2017 con un éxito contundente: <http://mexico.itdp.org/download/20721/>

²³ Los programas de movilidad empresarial y/o institucional están previstos por las leyes de movilidad de Nuevo León, Colima, Sinaloa y Ciudad de México.



10. DISEÑAR INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN INTEGRAL DE LA MOVILIDAD Y EL TERRITORIO

La planeación de la movilidad y la seguridad vial implica el ordenamiento racional y sistemático de acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad [LGMSV art. 8], y en congruencia con los instrumentos del sistema de planeación, así como con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, debe contribuir al cumplimiento de los objetivos globales y los principios previstos en la LGMSV. Además, tiene que integrarse con las políticas y programas de ordenamiento territorial, a fin de promover proximidad entre orígenes y destinos que a su vez generen menores costos sociales y ambientales, a la vez que potencien las soluciones de movilidad implementadas. Para ello, las leyes de las Entidades Federativas deben:

10.1 Prever instrumentos de planeación en materia de movilidad y seguridad vial, tanto un programa estatal, como programas municipales, multimunicipales y/o metropolitanos, formulados y actualizados 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 nuevo²⁴ [LGMSV art. 24].

10.2 Establecer los alcances de los planes metropolitanos, multimunicipales o municipales de movilidad y seguridad vial [o análogos] en el marco de la definición de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano como "centros de población o conurbaciones que, por su complejidad, in-



²⁴ De las 16 leyes de movilidad, en 13 se establecen planes o programas a nivel estatal (todas menos Jalisco, Chihuahua e Hidalgo), en ocho a nivel municipal (Tabasco, Nuevo León, Baja California, Nayarit, Estado de México, Guanajuato, Colima, Coahuila, Aguascalientes, Quintana Roo, Sinaloa) y solo en tres a nivel metropolitano (Sinaloa, Colima y Nayarit).

teracciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial" que deberán contener como mínimo: diagnóstico; metas y objetivos específicos; líneas programáticas y acciones; las relaciones con otros instrumentos de planeación; las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución; las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; y los indicadores y mecanismos específicos para la evaluación y seguimiento²⁵.

10.3 Integrar la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos ambientales, territoriales, metropolitanos, urbanos y rurales, de forma que las metas, estrategias y acciones estén alineadas y establecer mecanismos de financiamiento y planeación integrada de proyectos de movilidad y suelo, a fin de que los beneficios financieros del desarrollo urbano financien las inversiones en infraestructura vial y sistemas de movilidad y transporte [LGMSV art. 31].

10.4 Prever mecanismos de coordinación y cooperación administrativa entre Entidades Federativas y Municipios, 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, y para mejorar la cercanía entre diferentes actividades urbanas con medidas como la mezcla de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias multimodales, y la distribución jerarquizada de los equipamientos²⁶.



²⁵ La LGMSV en su art. 25 establece contenido, pero solo para el instrumento nacional. En 7 leyes de movilidad hay directrices sobre el contenido de los planes de movilidad, desde los estudios previos hasta los mecanismos de evaluación.

²⁶ En las leyes de movilidad de Tabasco y Baja California se requiere explícitamente la integración entre la planeación urbana y la de movilidad.



**COALICIÓN
MOVILIDAD
SEGURA**