**Honorable Pleno del Senado de la República:**

Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de la LXV Legislatura del Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II; 72; y 73, fracción XXIX-C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 85, párrafo 2, inciso a), 86, 89, 94 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 113, 117, 135, 178, 182, 188, 190 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, formulamos el presente:

**DICTAMEN**

Para su tratamiento y desarrollo las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, utilizamos la siguiente:

**METODOLOGÍA**

1. En el apartado denominado **Antecedentes**, se da constancia del trámite legislativo, del recibo y turno de las iniciativas materia del presente dictamen.
2. En el apartado **Contenido de las Iniciativas**, se exponen los motivos y alcances de las propuestas en estudio, y se hace una síntesis de los temas que las componen.
3. En el apartado **Consideraciones**, quienes integran estas Comisiones dictaminadoras expresan los razonamientos y argumentos con los que se sustenta el sentido del dictamen.
4. Por último, en el apartado **Texto Normativo y Régimen Transitorio,** se presenta el Proyecto de Decreto que estas Comisiones dictaminadoras someten a consideración del Pleno del Senado de la República.
5. **ANTECEDENTES.**
6. En sesión celebrada el 30 de abril de 2019, la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena presentaron la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial.
7. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2P1A.-8429 signado por la Senadora Antares Guadalupe Vázquez Alatorre, se recibió el turno en las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda.
8. En sesión celebrada el 22 de mayo de 2019, el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario de Morena, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial.
9. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2PE-2R1A.-50 signado por la Senadora Antares Guadalupe Vázquez Alatorre, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
10. En sesión celebrada el 17 de marzo de 2021, la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
11. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2P3A.-1458 signado por la Senadora Lilia Margarita Valdez Martínez, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
12. En sesión de la Comisión Permanente del 16 de junio de 2021, se dio turno directo a la iniciativa de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal.
13. En la misma fecha, mediante oficio CP2R3A.-760 signado por la Diputada María del Carmen Almeida Navarro, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
14. **CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS.**
15. **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial, presentada por la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena.**

La y el proponente, realizan un amplio recorrido por los antecedentes que tiene el tema de la Seguridad Vial a nivel mundial, problemática que fue analizada en el año 2009 en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, realizada en Moscú, Rusia, y que derivó en un exhorto al Secretario General de la Organización Naciones Unidas para atender los hechos, por lo que en marzo de 2010, la resolución A/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

Asimismo, refieren que se diseñó el Plan Mundial, mediante el cual se pide a los Estados integrantes que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en los cinco pilares siguientes: gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito y la atención después de los siniestros viales; mismos que son desarrollados en la redacción de la Ley que se somete a consideración.

En cifras, señalan que a nivel mundial:

* 1,3 millones de personas mueren cada año.
* Se estiman más de 3000 defunciones diarias y más de la mitad de estas no viajaban en automóvil.
* Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, pero que constituyen una causa importante de discapacidad.
* Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos.

Para el caso nacional, quienes son promoventes refieren lo siguiente:

* En el año 2012, se registraron 17 mil 102 muertes a consecuencia de lesiones ocasionadas por siniestros viales; esta cifra es 2.93% mayor que en 2011 y desgraciadamente su tendencia es al alza.
* Esta situación impacta particularmente a niñas y niños de nuestro país, en el mismo año, los siniestros de tránsito fueron la primera causa de muerte en niños y niñas entre 5 y 9 años de edad, con 352 casos y una tasa de 3.1. Esta tasa es mayor que las muertes por leucemia (2.6), malformaciones congénitas del corazón (0.9) e infecciones respiratorias agudas bajas (0.8).
* Considerando los grupos de edad, en niñas y niños (0 a 9 años) 6.19% de las lesiones accidentales corresponden a lesiones ocasionadas por siniestros viales, en adolescentes (10 a 19 años) 13.71 % y en personas adultas (más de 20 años) 22.27%. Estos porcentajes representan 60 mil 389 lesiones por siniestros viales en niñas y niños, 257 mil 967 en adolescentes y 906 mil 166 en personas adultas.
* En adolescentes (10 a 19 años de edad) son la segunda causa de muerte, con 2 mil 662 fallecimientos en 2012 y una tasa de 9.0. Esta tasa es menor que los homicidios (11 .9), pero es mayor que los suicidios (4.6) y leucemia (2.7).
* La tasa de mortalidad en personas adultas mayores de 70 años es la más alta (34.9).
* Las lesiones por siniestros viales toman relevancia entre personas adultas jóvenes, ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendido entre los 20 y 29 años, con una tasa de 20.6, solo por debajo de los homicidios (38.6), pero por encima de enfermedades como VIH y el sida (4.7) y padecimientos renales (4.2).
* De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2014 se registraron más de 134 mil personas lesionadas por siniestros de tránsito.
* Se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas 1700 personas con lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito y de estas, más de 100 enfrentaran discapacidad por esta causa.
* Los traumatismos derivados por siniestros de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre personas jóvenes de 17 a 24 años.
* Aproximadamente el 50% de los siniestros viales ocurre por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.
* Una de las consecuencias de los siniestros de tránsito que debe de llamar nuestra atención por sus efectos nocivos en la vida de las personas es la discapacidad derivada de ellos. De acuerdo a la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México existen 1 millón 462 mil 900 personas con alguna discapacidad a consecuencia de un accidente en general, sumándose a este sector anualmente 40 mil personas.
* Datos censales revelan que 14% de la población con alguna discapacidad recibe ingresos por su trabajo, sólo 7% de las personas en dicha condición reciben más de 5 salarios mínimos mensualmente y, aproximadamente, 44% ganan al mes menos de $3,448.
* El Instituto Nacional de Estadística y Geografía, establece que las personas con discapacidad se desempeñan mayormente en actividades elementales y de apoyo y muy pocas como profesionistas.
* Se estima que los siniestros de tránsito le cuestan al país alrededor del 1.7% del PIB, equivalente a $150 mil MDP, por pérdida de productividad, daños materiales, así como atención médica y hospitalaria. El Estado Mexicano al implementar un cuerpo normativo que emita las herramientas necesarias para tener una política enfocada a la prevención y la disminución de muertes, discapacidades y lesiones, podría redistribuir esta cantidad a otras necesidades nacionales.
* De 2015 a noviembre de 2018, 44 mil 364 personas en México han muerto en siniestros de tránsito, mientras que 110 mil 427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.
* De acuerdo al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en accidentes de tránsito, mientras que 81 resultan heridas por la misma causa. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de los mismos.

Asimismo, refieren que, durante años, la sociedad civil y especialistas en materia de seguridad vial han trabajado una iniciativa de Ley que tiene como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque, de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

Aunado a lo anterior, señalan que la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado de la República y la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad de la Cámara de Diputados realizaron ocho Foros Regionales, teniendo como sede la Ciudad de México, el Estado de México, Sonora, Yucatán, Nuevo León, Veracruz, San Luis Potosí y Jalisco con la participación de autoridades estatales, municipales, organizaciones de la sociedad civil, academia, personas expertas, familiares de víctimas de siniestros de tránsito, con el fin no sólo de dar a conocer la propuesta, sino de trabajar de la mano con quienes viven día a día la problemática.

Ante esta situación, la Senadora y el Senador proponen lo siguiente:

* Garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas que circulan en las vías públicas del país, así como regular la política, planes y programas de seguridad vial para tales fines.
* Establecer como principios de la seguridad vial lo siguiente:
	+ Todo accidente de tránsito es prevenible;
	+ El resguardo de la integridad física de la persona usuaria será responsabilidad compartida entre la misma, los proveedores de las vías y los operadores de transporte;
	+ La seguridad vial deberá ser continua, responderá a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones;
	+ La generación de sistemas viales seguros con requerimiento de acciones de concertación entre sectores público, privados y social, a través de mecanismos transparentes de participación;
	+ El diseño vial de espacios seguros con el mejoramiento de intersecciones, calles y la pacificación de tránsito, bajo criterios de accesibilidad universal; y,
	+ Las políticas públicas en la materia priorizarán a las personas usuarias más vulnerables, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública;
* Precisar que la prioridad de las políticas, planes y programas para el uso de las vías públicas será determinada por el nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias de las mismas, estableciendo los criterios para tales fines;
* Establecer los mecanismos de coordinación entre los tres órdenes de gobierno para la integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Seguridad Pública, el cual tendrá por objeto la implementación de las acciones en la materia para garantizar el desplazamiento seguro de las personas en las vías públicas;
* Crear el Consejo Nacional de Seguridad Vial (Consejo), así como establecer su integración, atribuciones y periodos de sesión;
* Resaltar que la Federación, a través de la SEGOB, celebrará convenios de cooperación y coordinación en la materia;
* Enumerar las facultades de la Federación, en conjunto con diversas dependencias, de las entidades federativas y de los municipios y demarcaciones territoriales en el tema;
* Señalar la integración y funciones del Secretariado Técnico del Consejo;
* Establecer que para conducir vehículos motorizados dentro del territorio nacional será necesario contar con una licencia para conducir, así como establecer los requisitos y procedimientos para la obtención de la misma;
* Señalar las disposiciones que deberán contener los reglamentos de tránsito en cada ámbito de los tres órdenes de gobierno; y,
* Regular la operación de dicho Sistema y establecer sus atribuciones, así como penalizar las malas prácticas realizadas dentro del mismo.
1. **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial, presentada por el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario de Morena.**

El Senador proponente señala que la seguridad vial es el factor determinante en el comportamiento de una población, debido a que de ella emanan los desplazamientos y traslados, que llevan a cabo personas, mercancías y transportes dentro de un espacio físico, bajo reglas y acciones reguladas en un ordenamiento jurídico, las cuales hacen más fácil y seguros sus trayectos, aunque esta no recibe la atención que merece, dar una respuesta es una gran oportunidad para salvar vidas alrededor del mundo.

Menciona que choques de automóviles representan la octava causa de muerte a nivel global, lo que reclama la vida de más de 1.35 millones de personas al año y causan alrededor de 50 millones de personas lesionadas, siendo que la mayoría de estas muertes y lesiones es prevenible. Asimismo, los siniestros viales son la principal causa de muerte de niñas, niños y personas adultas jóvenes, además de que la mitad de las muertes por siniestros de tránsito suceden entre personas peatonas, ciclistas y motociclistas que se enfrentan a los sistemas de vialidad, los cuales los han excluido.

Destaca que la Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, considera, que dentro de la promulgación y aplicación de las legislaciones mundiales se deben atender los criterios para las mejores prácticas de los factores de riesgo clave, como son, la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cascos de motocicleta, el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención para niñas y niños, ya que son componentes fundamentales de una estrategia integrada para prevenir las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, donde detalla las políticas que se han realizado en diversos países como los reductores de velocidad, las pruebas de alcoholemia, el uso de cascos y cinturón de seguridad, las cuales tienen como objetivo resolver esta problemática.

Por lo anterior, el Senador propone lo siguiente:

* Establecer la distribución de competencias entre la federación, las entidades federativas, los municipios y demarcaciones territoriales para garantizar a toda la población el derecho a la seguridad vial;
* Estipular que la seguridad vial es el derecho de toda persona y de la colectividad de contar con las condiciones necesarias que protejan la integridad física en sus desplazamientos por las vialidades públicas; asimismo establece la jerarquía que deberá considerarse por parte de la federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales para implementar las políticas públicas en la materia;
* Establecer los lineamientos a nivel nacional para la elaboración y desarrollo de políticas en materia de seguridad vial, pretendiendo promover la sustentabilidad, la inclusión, así como la participación activa de la sociedad con el objetivo de mejorar las capacidades de gobernanza de las autoridades participantes en el desarrollo de las políticas y así generar una mayor coordinación interinstitucional en la materia;
* Establecer quienes serán las autoridades competentes para la creación e integración del Consejo Nacional para la Seguridad Vial, así como sus atribuciones. Asimismo, se establece que las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus respectivas competencias, llevarán a cabo la gobernanza de acuerdo a sus ordenamientos legales en cumplimiento a las acciones previstas en esta Ley mediante los Consejos Estatales de Seguridad Vial.
* Establecer los términos generales para conformar Sistemas Nacionales de Seguridad Vial estarán integrados por el Programa Nacional de Seguridad Vial, los Programas Estatales y los programas especiales que para los efectos determinen la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales.
* Establecer la creación de una base de datos que tiene como objetivo procesar la información en materia de seguridad vial de acuerdo con los avances de los proyectos de las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales;
* Indicar el procedimiento para financiar proyectos en materia de seguridad vial;
* Estipular que se debe fomentar una cultura de respeto al derecho de la seguridad vial por parte de quienes intervienen en esta materia;
* Establecer las directrices generales, así como los derechos y obligaciones que deberán cumplir los actores para el desarrollo de sus actividades, en atención a lo que determinen los gobiernos de las entidades federativas;
* Establecer los componentes mínimos del Sistema Nacional de Seguridad Vial, atribuyendo a las autoridades federales, las autoridades estatales, municipales y las demarcaciones territoriales el fomento del tránsito seguro de las personas usuarias de la vía pública considerando la jerarquía que establece la presente Ley y los criterios de accesibilidad;
* Establecer la facultad de las entidades federativas en apego a la normatividad aplicable, todo lo relacionado con las concesiones y permisos, y
* Dar la facultad a las entidades federativas en coordinación con sus municipios y las demarcaciones territoriales para vigilar e infraccionar al transporte público en todas sus modalidades.
1. **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada por la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo.**

La Senadora proponente señala que el 18 de diciembre de 2020, se publicó el Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial, en el Diario Oficial de la Federación. Una reforma aprobada de manera unánime por el Senado de la República, por su trascendencia nacional y por su relevancia para la protección de los derechos humanos de todas y todos.

Refiere que, con la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se otorga la mayor protección a la ciudadanía, sentando la base para la homologación de normas que rigen el comportamiento de las y los usuarios de la vía pública, las cuales fijarán las bases para los nuevos reglamentos de tránsito. De esta manera, se busca lograr un mayor control respecto a las conductas de las y los usuarios y así, tener una mejor aplicación de los principios constitucionales que ahora rigen a esta materia.

Asimismo, refiere que de acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO):

* En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor.
* Entre 1990 y 2017, los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio del 5.3% mientras que la población lo hizo a una tasa del 1.5%. En consecuencia, las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados.
* En muchas ciudades del país, una gran parte de la población vive en zonas remotas, provocando que su gasto en transporte aumente. A nivel nacional, este gasto representa 19% del gasto total de los hogares, lo que equivale a un promedio de 1,815 pesos mensuales.
* En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado como el metro o metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad.
* Tan solo en la Zona Metropolitana del Valle de México, en promedio, se llevan a cabo 11.5 millones de viajes diarios en transporte colectivo tipo microbús. Esto representa el 74% del total de viajes en transporte público.
* De un análisis del Índice de Movilidad Urbana se concluye que las ciudades con peor movilidad están asociadas a malos resultados en indicadores socioeconómicos, como lo son la población sin ingreso, población bajo la línea de bienestar y viviendas con piso de tierra.

Es de destacar que la Senadora proponente invoca lo contenido en la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, señalando que, con la iniciativa, se contribuye a cumplir con los Objetivos 1: Fin de la Pobreza y 10: Reducción de las Desigualdades, 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal, 10: Reducción de las Desigualdades, 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles y 13, que nos convoca a adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Cabe señalar que la iniciativa de la Senadora de la Sierra fue trabajada en conjunto con la Coalición Movilidad Segura, la cual está conformada por más de 60 organizaciones de la sociedad civil y especialistas, con presencia en 25 entidades federativas del país y, debe destacarse, ha impulsado este proceso legislativo desde el año 2014. La Coalición agrupa a diversas organizaciones, personas expertas y profesionales en movilidad y seguridad vial, que han trabajado en colaboración para que todas las personas puedan transitar sin miedo por las calles y carreteras de México. Esta asociación ha impulsado la creación de mecanismos normativos, institucionales y financieros que aseguren la implementación de acciones efectivas para prevenir las muertes por siniestros viales desde los tres órdenes de gobierno. Se trata de una red plural que pone en el centro a las personas, tomando en cuenta la perspectiva y las necesidades de los grupos vulnerables, para prevenir el dolor y la muerte en las vías.

Cabe destacar que la Coalición está integrada por: familiares de víctimas de siniestros viales, Bicitekas A.C., Céntrico S.C., Reacciona por la Vida A.C., Abogados con Cámara, Aguas con la Bici A. C., Alcaldía de la bicicleta de CDMX, Alianza por la Movilidad Activa, A.C., ANASEVI, A.C., Asoc. de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México, A.C., Asociación Queretana de Ciclismo A.C., Bici Ori Paz, BiciEscuela Aguascalientes y BYCS Aguascalientes, Bicired México, Bicirutas Tepic, Bien A.C., Bike AdvendTours, Bukis a la Calle, CADENA, CicloTurixes A.C., Consejo Ciclista Poblano, CAMINA, Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., Caminatubela,, Centro de Atención a la Mujer Trabajadora de Chihuahua, Cesvi México, Chihuahua En Bici A.C., Cholula en Bici, City Manager Lab, Ciudad Activa, Click Por Amor Abróchalos ,Colectivo Ciclocultural Coyote Bike Rider, Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla, Construyendo Ciclovías Rurales, Cultura Vial, El Poder del Consumidor, En Bici Sí Zamora A.C., Ensenada Se Mueve, Espacio Público, Filosofía y Letras Fridas En Bici A.C., Fundación Tláloc, Fundación Xihmai A.C., Huiziquetla "Pedaleando Andamos", Iniciativa por la Movilidad sustentable y segura, MANU VIVE AC, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, J.A.I.M.E. , Libre a bordo, Libre Acceso, A.C., Liga Peatonal, Liga Peatonal, México Previene, Movilidad para todxs, Movilidad y Desarrollo México, Movimiento de Activación Ciudadana A.C. (MovAC), Mujeres en Movimiento (Women in Motion), Oaxaca por la Movilidad, Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida, PeatonesPrimero, Peatonline, Polibikes, Proacción por mi Comunidad A.C., Puebla Vigila A.C., Pueblo Bicicletero, Red salvaguarda, Red Urbana, Refleacciona con Responsabilidad A.C., REMEMOS, Ruedas del Desierto A.C., Tecate en bici, Transita Seguro, Transporte Digno Puebla, UCIQ -Unión de Asociaciones de Ciclistas de Querétaro, URBE León, Víctimas de Violencia Vial A.C., Vida Sobre Ruedas (CSP A.C.), Visión urbana 2029, Vixi Escuela A.C., WRI México, Ximahi y Movilidad para todos

En síntesis, la iniciativa tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, destacando lo siguiente:

* Se señalan los principios, obligaciones e instrumentos para la gestión de los sistemas de movilidad estatales y urbanos, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes a través de cuatro subsistemas:
	+ Infraestructura vial;
	+ Servicios de transporte;
	+ Tránsito; y
	+ Gestión de la demanda de movilidad.
* Generar instrumentos que permitan reducir las lesiones graves y fallecimientos derivados de accidentes como registros, diseño vial, uso de vehículos más seguros, usuarios de la vía y atención médica prehospitalaria;
* Crear una vertiente de movilidad en el Programa de Mejoramiento Urbano;
* Incorporar criterios ambientales de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, y sociales como los costos a la salud por choques y atropellamientos viales, sedentarismo, accesibilidad urbana y tránsito inducido;
* Implementar un Registro Nacional de Movilidad consistente en protocolos de gestión de información estandarizada para las 32 entidades, de datos de licencias, vehículos, infracciones, accidentes y póliza de seguro obligatorio; y,
* Elaborar un Sistema de Planeación Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
1. **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal, presentada por la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.**

La Senadora proponente señala que desde hace varios años, diversas organizaciones de la sociedad civil, personas expertas, academia, legisladoras y legisladores y ciudadanía en general, han pugnado para lograr reformas legales en materia de movilidad y seguridad vial que permitan que en nuestro país se privilegie la vida y la integridad física por encima de los automotores. Para ello, se ha identificado la problemática siguiente:

* No existe regulación nacional sobre límites de velocidad. Los límites más extendidos solo aplican para las carreteras y autopistas federales.
* Cada estado y municipio establece sus propios límites para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país.
* Respecto de la conducción libre de alcohol y sustancias psicoactivas, México no tiene, de nueva cuenta, leyes aplicables en todo el país que permitan pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas. Las normas que abarcan mayor territorio son las del ámbito federal, es decir, carreteras y autopistas federales y para conductores de transporte público con licencia federal.
* Cada entidad federativa o municipio determina si establece o no, pruebas de alcoholemia o drogas dentro de su territorio.
* Se estima que, en México, el 19.5% de muertes causadas por lesiones en el tránsito son atribuidas al consumo de alcohol.
* México no cuenta con leyes que regulen, a nivel nacional, el uso del casco obligatorio para motociclistas.
* Tampoco tiene leyes nacionales que establezcan como obligatorio el uso del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohíban que niñas y niños viajen en el asiento delantero, o que prohíban el uso del celular mientras se conduce, puesto que esto recae en la competencia de cada entidad federativa o municipio.

Para resolver lo anterior, la Senadora proponente describe el proceso que se realizó en la LXIV Legislatura, que culminó con la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial, por lo que, diversos legisladores y legisladoras han trabajado permanentemente para construir una ley general que responda a las necesidades actuales y que permita la construcción de un modelo institucional y normativo que regule la movilidad y la seguridad vial en todo el territorio nacional.

Asimismo, señala que su iniciativa propone la expedición de una nueva ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como la reforma y adición de dos leyes ya vigentes: la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal, misma que constará de 154 artículos, divididos en seis títulos:

* Título Primero. Disposiciones generales;
* Título Segundo. Del derecho a la movilidad;
* Título Tercero. De los instrumentos para la movilidad y la seguridad vial;
* Título Cuarto. Del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
* Título Quinto. De la concurrencia y distribución de competencias y
* Título Sexto. De la gestión de la movilidad y la seguridad vial.

Se retoma lo señalado por la proponente sobre el contenido de cada título. En el Título Primero se desarrollan los conceptos generales, el objeto de la ley, los principios que regirán a la materia, las disposiciones necesarias para la correcta interpretación y funcionamiento de la norma, el glosario, etcétera. En el Título Segundo se hace un minucioso trabajo para detallar cuáles son los alcances del derecho a la movilidad, así como de sus condiciones, es decir, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad, la inclusión y la igualdad.

Asimismo, en este Título se detallan los derechos de las personas usuarias de las vías, incluyendo un capítulo de derechos de las víctimas de hechos de tránsito, lo que permitirá construir un sólido piso normativo que hará plenamente justiciable este derecho. En el Título Tercero se desarrollan los instrumentos y programas que moldearán al derecho a la movilidad, dedicando, especialmente, una buena parte del articulado al Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, a la participación ciudadana a través de la consulta libre, previa e informada, a la creación de observatorios ciudadanos y a los mecanismos de financiamiento. En el Título Cuarto se crea el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, con un Consejo Consultivo formado por personas de la sociedad civil y contando con una Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial para implementar los acuerdos, normas y disposiciones adoptadas por dicho Sistema.

El Título Quinto complementa lo dispuesto en el anterior, pues desarrolla la concurrencia de facultades y distribuye en la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, las facultades que corresponden a cada orden de gobierno. Finalmente, en el Título Sexto se sientan las bases para construir un sistema de gestión de la movilidad, que impulse la homologación de la regulación del tránsito, de las velocidades máximas, de los requisitos para la circulación y para la obtención de licencias de conducir, entre otros aspectos sensibles.

**C. CONSIDERACIONES DE LAS DICTAMINADORAS.**

**PRIMERA.** Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de la LXV Legislatura del Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 85, Numeral 2, Inciso a, 86, 89 y 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 113 numeral 2, 117, 135, 178, 182 y 183 numerales 2 y 3 del Reglamento del Senado de la República, son competentes para dictaminar las iniciativas presentadas en el Apartado de “Antecedentes” del presente dictamen.

**SEGUNDA.** Como bien se señalan en las Iniciativas presentadas por la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo y Xóchitl Gálvez Ruiz, el pasado 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

De esta forma, se estableció, en el último párrafo del artículo 4º constitucional, que “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.” Es decir, no sólo nuestra Carta Magna reconoce el derecho que toda persona y la colectividad tiene a la movilidad, sino que establece condiciones específicas que deben ser tomadas en cuenta para asegurar el acceso y disfrute de éste, lo cual debe ser observado por las autoridades competentes en la materia.

Asimismo, se facultó al Congreso de la Unión para expedir la legislación pertinente, al realizar la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73, que a la letra señala:

*Artículo 73. ...*

*I. a XXIX-B. ...*

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

*XXIX-D. a XXXI. ...*

De igual forma, y con el fin de establecer la adecuada concurrencia que debe verse plasmada en la legislación antes referida, se realizaron las siguientes reformas y adiciones al artículo 115 constitucional:

*Artículo 115. ...*

*I. a IV. ...*

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

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

*b) a i) ...*

*...*

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

*VII. a X. ...*

Por último, la citada reforma estableció en el artículo 122, relativo a la Ciudad de México, lo siguiente:

*Artículo 122. ...*

*A. y B. ...*

*C. ...*

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

...

a) a c) ...

D. ...

Cabe señalar que, además de lo establecido en el artículo 73 fracción XXIX-C, se mandató al Congreso de la Unión, dentro de los artículos Segundo y Tercero Transitorios, lo siguiente:

*Segundo.- El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.*

*Tercero.- El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.*

Como bien se observa en los artículos anteriores, el Congreso de la Unión está obligado por mandato constitucional no sólo a expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), sino a armonizar la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano con lo establecido en la Carta Magna y, además, lo que se establezca en la materia en la propia Ley que se expida.

En relación con el reconocimiento de este derecho, estas dictaminadoras consideramos a bien retomar lo establecido en el *Diagnóstico Normativo en Materia de Movilidad* del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad del Gobierno de México, elaborado a través de la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales con el apoyo de la Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable (GIZ), cuando se señala que *“(Y) a que los derechos humanos tienen por objetivo garantizar una vida digna, la movilidad en libertad es vital para la satisfacción de necesidades básicas en ejercicio de los derechos humanos. Así, la movilidad como derecho debe formar parte de aquellos que son indispensables para asegurar un nivel de vida adecuado, prerrequisito y necesidad del ser humano*.”[[1]](#footnote-1)

Asimismo, dicho Diagnóstico señala que “*La construcción de un derecho hacia su reconocimiento implica un análisis normativo del contenido de este derecho, y así reconocer las obligaciones del Estado y las personas frente a él. (…) Es cierto que el reconocimiento expreso de un derecho humano hace más efectivas su implementación y acceso a su ejercicio y garantía. Pero incluso ante la falta de reconocimiento expreso de un derecho, es su núcleo normativo lo que lo sustenta. Los derechos humanos no son principios o reglas rígidas; su interpretación atiende a la universalidad de los mismos, tal como la Corte Interamericana señaló en su sentencia del Caso Masacre de Mapiripán vs Colombia, haciendo referencia a los tratados internacionales de derechos humanos: “ […] son instrumentos vivos, cuya interpretación tiene que acompañar la evolución de los tiempos y las condiciones de vida actuales, interpretación evolutiva que es consecuente con las reglas generales de interpretación consagradas en el artículo 29 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, así como las establecidas por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. De ahí que dichos derechos, dentro de sus límites, son inalterables, es decir, que su núcleo esencial es intangible.*”[[2]](#footnote-2)

Por último, se retoma lo señalado en el mismo Diagnóstico cuando se señala que “*El derecho a la movilidad representa una evolución del derecho a la libertad de tránsito, en su relación con el derecho a un medio ambiente sano, entre otros relacionados e interdependientes como vida y salud, desarrollo sostenible, vivienda, cultura, educación y trabajo. (…) Esta interpretación del contenido del derecho a la movilidad atiende también al principio señalado en el párrafo constitucional primero de interdependencia e indivisibilidad, el cual implica que los derechos humanos necesariamente se complementan, potencian y refuerzan recíprocamente”.[[3]](#footnote-3)*

Así, esta Ley deberá otorgar la mayor protección a la ciudadanía, sentando la base para la homologación de las normas aplicables en todo el país que rigen el comportamiento de las y los usuarios de la vía pública. De esta manera, se busca lograr un mayor control respecto a las conductas de las personas usuarias y así tener una mejor aplicación de los principios constitucionales que ahora rigen a esta materia.

**TERCERA.** Quienes emitimos el presente dictamen estimamos a bien retomar lo establecido en la Radiografía de las Leyes de Movilidad en México[[4]](#footnote-4), documento elaborado por la organización Céntrico para el Encuentro Nacional de Diputados y Diputadas Locales por la Movilidad [Endimov] de noviembre de 2020, principalmente en lo relacionado con el reconocimiento del derecho a la movilidad en las constituciones de las entidades federativas o en sus leyes específicas, como lo muestra el siguiente cuadro:

**Cuadro 1. Derecho a la movilidad en la legislación de las entidades federativas.**



De esta forma, hay que destacar que la primera constitución local en reconocer este derecho fue la Constitución Política de la Ciudad de México[[5]](#footnote-5), donde en los Apartados C y E del artículo 13 Ciudad Habitable, se establece lo siguiente:

*C. Derecho a la vía pública*

*Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad* ***y movilidad de las vías públicas.***

***E. Derecho a la movilidad***

***1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.***

***2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.***

Por su parte, es de destacar que la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México establece, en el párrafo octavo de la fracción IX, del artículo 5, lo siguiente:

***El Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad.***

Asimismo, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León establece, en el párrafo décimo cuarto del artículo 3° que:

***Toda persona tiene derecho a la movilidad, a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida y acceder a un transporte público de calidad, digno y eficiente. El Estado proveerá lo necesario para garantizar dicho acceso.***

De igual forma, los párrafos segundo, tercero y cuarto del artículo 11 de la citada constitución establecen lo siguiente:

***Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por las leyes en la materia. El Estado y los municipios adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho con base en los objetivos de inclusión, funcionalidad y movilidad sustentable de las vías públicas.***

***Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, aceptabilidad, exigibilidad e igualdad y a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida. En el desarrollo de políticas y obras públicas, el Estado y los municipios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, darán prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados y se fomentará la cultura de la movilidad sustentable.***

***Toda persona tiene derecho a un transporte público de calidad, digno, eficiente, a un precio asequible, y con altos niveles de cobertura territorial. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un sistema integral de movilidad enfocado en favorecer al usuario, incentivando el transporte de bajas emisiones contaminantes, con pleno respeto de los derechos de los usuarios más vulnerables, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio.***

Del mismo modo, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca dispone, en el párrafo trigésimo séptimo del artículo 12, lo siguiente:

***Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, comodidad, igualdad y calidad. Se concederá prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se promoverá una cultura de movilidad sustentable***

Por último, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo dispone, en el segundo párrafo del artículo 19, que:

***Se reconoce el derecho de toda persona y colectividad, a la movilidad bajo los principios de igualdad, accesibilidad, sostenibilidad y equilibrio con el medio ambiente. Toda persona con discapacidad tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas para su desplazamiento.***

Como bien se puede observar en los artículos citados anteriormente, estas constituciones no sólo reconocen a la movilidad como un derecho de las personas, sino que, además, establecen los principios y condiciones bajo los cuales se deberá acceder a este derecho, lo que obliga a las autoridades a cumplirlas, de conformidad con la legislación que para tal efecto emitan.

En adición a lo anterior, estimamos a bien destacar que el informe antes referido señala que, de las 32 entidades federativas, 16 de ellas cuentan con una Ley específica sobre movilidad, como se aprecia en el siguiente cuadro:

**Leyes de Movilidad y/o Seguridad Vial en las entidades federativas**

**Fuente: Radiografía de las Leyes de Movilidad en México, Céntrico, noviembre de 2020. p. 9**

**CUARTA.** Se realizó el estudio de los tratados internacionales vinculantes y no vinculantes en materia de movilidad de los que el Estado Mexicano es parte, los cuales fueron retomados del “Diagnóstico Normativo en Materia de Movilidad”[[6]](#footnote-6) del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad del Gobierno de México elaborado a través de la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales con el apoyo de la Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable (GIZ), donde destacan los siguientes:

1. Acuerdo de París de 2015;
2. Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo de Escazú) de 2018;
3. Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible de 2015, y
4. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad 2004 – 2005;
5. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) de 1992;
6. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD) de 2007;
7. Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972;
8. Declaración de Río en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992;
9. Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948;
10. Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes de 2009;
11. Nueva Agenda Urbana de 2016.

Asimismo, se considera relevante destacar lo señalado por la Senadora Nancy de la Sierra Aramburu en su iniciativa sobre aquellas disposiciones de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)[[7]](#footnote-7) en materia de movilidad y seguridad vial. En primer lugar, cobra especial relevancia el ODS 3: **Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal**, que plantea las siguientes metas:

* Meta 3.6: Para 2020 reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.
* Meta 3.9: Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo.
* Meta 3.d: Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.

De igual forma, en el presente dictamen se incorporan disposiciones que tendrían un impacto significativo en el ODS 11: **Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**, pues propone las siguientes metas:

* Meta 11.2: De aquí a 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
* Meta 11.5: Reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.
* Meta 11.6: Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
* Meta 11.7: Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
* Meta 11.b: De aquí a 2020 aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015 2030 la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

También debe destacarse el impacto que se tendría en el ODS 13, que nos convoca a **adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos**. En este sentido, es pertinente señalar las siguientes metas:

* Meta 13.1: Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.
* Meta 13.2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.
* Meta 13.3: Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.
* Meta 13.b: Promover mecanismos para aumentar la capacidad para la planificación y gestión eficaces en relación con el cambio climático en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, haciendo particular hincapié en las mujeres, los jóvenes y las comunidades locales y marginadas

Asimismo, la aprobación del presente dictamen impactaría en los ODS 1: **Fin de la Pobreza** y 10: **Reducción de las Desigualdades**, que contienen las siguientes metas:

* Meta 1.5: Para 2030, fomentar la resiliencia de los pobres y las personas que se encuentran en situaciones vulnerables y reducir su exposición y vulnerabilidad a los fenómenos extremos relacionados con el clima y a otros desastres económicos, sociales y ambientales.
* Meta 10.2: De aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición.
* Meta 10.3: Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

**QUINTA.** Estas dictaminadoras consideran importante señalar que existen, además de los instrumentos internacionales referidos en la consideración anterior, resoluciones de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial de las que México es parte.

La resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas A/74/L.86 “Mejora de la seguridad vial mundial” que proclama la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo, fortaleciendo las actividades en los planos nacional, regional y mundial en materia de seguridad vial.

En este decenio se pidió a los Estados Integrantes llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los siniestros. Por ello, se emitió un Plan con la finalidad de servir de orientación para facilitar medidas coordinadas y concertadas para el logro de las metas y objetivos de este Decenio.

* Este Plan Mundial[[8]](#footnote-8) pide a los Estados Integrantes que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, respondiendo a los efectos negativos que provocan los siniestros de tránsito en el orden mundial y que son:
* 1,3 millones de personas mueren cada año.
* Se estiman más de 3,000 defunciones diarias y más de la mitad de estas no viajaban en automóvil.
* Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, pero que constituyen una causa importante de discapacidad.
* Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos.

En este contexto, México es un país firmante de la Declaración de Estocolmo y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la que se refrendó el compromiso para lograr una reducción del 50% en las muertes y lesiones por siniestros viales y se pone un gran énfasis en la promoción de la movilidad activa como estrategia de seguridad vial, para el año 2030.[[9]](#footnote-9)

**SEXTA.** Estas dictaminadoras consideramos oportuno señalar las dramáticas cifras que representan los problemas derivados de los siniestros de tránsito. De esta forma, estimamos a bien recuperar lo que se señala en la iniciativa presentada por la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, quien señala las impactantes cifras que ha arrojado el Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO)[[10]](#footnote-10), que incluyen lo siguiente:

* En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor.
* Entre 1990 y 2017, los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio del 5.3%, mientras que la población lo hizo a una tasa del 1.5%. En consecuencia, las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados.
* En muchas ciudades del país, una gran parte de la población vive en zonas remotas, provocando que su gasto en transporte aumente. A nivel nacional, este gasto representa 19% del gasto total de los hogares, lo que equivale a un promedio de 1,815 pesos mensuales.
* En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión, el transporte masivo o estructurado como el metro o Metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad.
* Tan solo en la Zona Metropolitana del Valle de México, en promedio, se llevan a cabo 11.5 millones de viajes diarios en transporte colectivo tipo microbús. Esto representa el 74% del total de viajes en transporte público.
* De un análisis del Índice de Movilidad Urbana se concluye que las ciudades con peor movilidad están asociadas a malos resultados en indicadores socioeconómicos, como lo son la población sin ingreso, población bajo la línea de bienestar y viviendas con piso de tierra.

Debemos mencionar que México se encuentra en un momento clave para la movilidad urbana: se enfrenta a la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del país, cuyo primer generador es el uso del vehículo automotor, el cual corresponde al 22.9% de emisiones del país.[[11]](#footnote-11) Además, los altos costos asociados al uso del automóvil como son las emisiones, congestión, siniestros y sedentarismo, hacen que el costo acumulado llegue hasta el 5% del PIB en las ciudades.

De igual forma, quienes emitimos el presente dictamen estimamos a bien retomar lo que señala la Senadora Patricia Mercado Castro y el Senado Martí Batres Guadarrama sobre que, en el año 2012, se registraron 17 mil 102 muertes ocasionadas por siniestros viales, cifra que fue 2.93% mayor que en 2011. Esta situación impacta particularmente a niñas y niños, pues, en el mismo año, los siniestros de tránsito fueron la primera causa de muerte en niñas y niños entre 5 y 9 años de edad, con 352 casos y una tasa de 3.1%. Esta tasa es mayor que las muertes por leucemia (2.6), malformaciones congénitas del corazón (0.9) e infecciones respiratorias agudas bajas (0.8).[[12]](#footnote-12)

Considerando los grupos de edad, en la niñez (0 a 9 años) 6.19% de las lesiones accidentales corresponden a lesiones ocasionadas por siniestros viales, en adolescentes (10 a 19 años) 13.71% y en personas adultas (más de 20 años) 22.27%. Estos porcentajes representan 60,389 lesiones por siniestros viales en niñas y niños, 257,967 en adolescentes y 906,166 en personas adultas.[[13]](#footnote-13)

En adolescentes (10 a 19 años de edad) son la segunda causa de muerte, con 2,662 fallecimientos en 2012 y una tasa de 9.0. Esta tasa es menor que los homicidios (11.9), pero es mayor que los suicidios (4.6) y leucemia (2.7). La tasa de mortalidad en personas adultas mayores de 70 años es la más alta (34.9). Las lesiones por siniestros viales toman relevancia entre personas adultas jóvenes, ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendido entre los 20 y 29 años, con una tasa de 20.6, solo por debajo de los homicidios (38.6), pero por encima de enfermedades como VIH y SIDA (4.7) y padecimientos renales (4.2)".[[14]](#footnote-14)

Una de las consecuencias de los siniestros de tránsito que debe llamar nuestra atención por sus implicaciones en la vida de las personas es la discapacidad derivada de ellos. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México actualmente existen 1,462,900 personas con alguna discapacidad a consecuencia de un siniestro en general, sumándose a este sector anualmente 40 mil personas.

Se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas 1,700 personas con lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito y de estas más de 100 enfrentarán alguna discapacidad por esta causa. Los traumatismos derivados por siniestros de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre jóvenes de 17 a 24 años. Aproximadamente el 50% de los siniestros ocurre por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.[[15]](#footnote-15)

En relación con los siniestros que se suscitan por conducir bajo los efectos del alcohol, la Organización Mundial de la Salud, calcula que el 5% y el 35% de todas las muertes en carretera están relacionadas con el consumo de este estupefaciente, por lo que conducir y consumir bebidas alcohólicas aumenta significativamente el riesgo de un choque y la gravedad de éste.[[16]](#footnote-16) También se observa que el grupo de edad que más egresa de los hospitales por siniestros viales son las personas entre 20 y 29 años de edad, los cuales en su mayoría son motociclistas.[[17]](#footnote-17)

Los rubros que presentan mayor porcentaje de vulnerabilidad de muertes por categoría de personas usuarias de la vía pública, por causas de seguridad vial, corresponde a personas peatonas, conductoras de vehículos 4x4 y vehículos ligeros, conductoras de 2 y 3 ruedas motorizadas, ciclistas, conductoras y pasajeras de autobuses y conductoras y pasajeras de camiones pesados, tal y como se muestra en la gráfica siguiente:

**Muertes por categoría de personas usuarias de la vía publica**

**Fuente: 2015. Estadística de mortalidad, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática**

De igual manera, se estima a bien mencionar algunos datos generados durante 2018 en relación con el grave problema que representa la inseguridad vial y por lo tanto la necesidad de contar un marco normativo como el que se propone:[[18]](#footnote-18)

* De 2015 a noviembre de 2018, 44,364 personas en México han muerto en siniestros de tránsito, mientras que 110,427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.
* De acuerdo con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en siniestros de tránsito, mientras que 81 resultan heridas por la misma causa. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de estos (peatonas, ciclistas, etc.).
* El número de personas muertas en los incidentes viales reportado por las agencias del Ministerio Público a noviembre de 2018 es de 9 mil 583 víctimas. ·
* En el tema de siniestros con consecuencias fatales, la mayor prevalencia se presenta en Sinaloa donde la tasa de muertos en 2018 fue de 16.5 víctimas por cada cien mil habitantes, seguido de Tabasco con una tasa de 15.6 muertos por cien mil habitantes y Colima con 14.2 casos.

A nivel nacional las cifras oficiales indican que más de 15 mil mexicanos y mexicanas fallecen cada año por atropellamientos, choques, caídas y volcaduras. Una cifra alarmante e inaceptable de 12 personas fallecidas al año por cada 100 mil habitantes. Sin embargo, en lugar de considerarla una emergencia social, se ha normalizado tanto en la opinión pública como en los discursos de los gobiernos. En este sentido, visibilizar a las víctimas es la mejor estrategia para demostrar que este escenario no es, ni debe ser, normal o aceptable. Cabe señalar que, durante el monitoreo nacional de medios digitales de 2019, se documentaron 2,957 personas fallecidas atropelladas en las distintas entidades federativas. El 84.0% de estas fueron peatonas, el 15.2% ciclistas y el 0.8% restante caídas y personas conductoras/pasajeras de vehículos no motorizados, recreativos o de movilidad personal. [[19]](#footnote-19)

Según datos del INEGI (2017) es la primera causa de muerte en personas de 1 a 24 años y la cuarta causa de mortalidad en el país (Secretaría de Salud, 2017). Igualmente, en México se estima que fallecen aproximadamente 48,000 personas al año a causa de la mala calidad del aire (*Institute for Health Metrics and Evaluation*, 2019). El transporte es responsable de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero, las cuales aumentan más rápido que cualquier otro sector por consumo final energético con una tasa de crecimiento del 2.2% anual. En caso de continuar por este camino, para el año 2050 las emisiones de este sector se duplicarían, lo que contribuiría a un aumento de temperatura de 4°C a 6°C hacia finales de siglo en nuestro país.[[20]](#footnote-20)

A la luz de lo anterior, la seguridad vial ha ido incorporándose en las agendas internacionales de una manera reformada que coloca al diseño vial como un elemento clave en la prevención de siniestros, y difiere de una aproximación tradicional en la que las usuarias y los usuarios cargan con la responsabilidad de sus lesiones y daños. Precisamente, el Manual de Calles de la SEDATU[[21]](#footnote-21) resalta la importancia que tiene en la reducción de la siniestralidad vial, los cambios de comportamiento de las personas usuarias en las calles, y tiene como compromiso, promover diseño de redes viales en las que los hechos de tránsito no representen muertes o heridas de gravedad.[[22]](#footnote-22)

Con relación a la siniestralidad en los recientes cuatro años, 2017-2020, se observa una ligera tendencia a la disminución, que se acrecienta durante 2020 producto de la caída de la movilidad derivada de la pandemia por COVID-19.

En la tabla, que se muestra a continuación, también podemos observar que la siniestralidad de personas usuarias de motocicletas es contraria a la tendencia general ya que la tasa de crecimiento es del 14 por ciento.

**Siniestralidad de Tránsito 2017-2020**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variable** | **2017** | **%** | **2018** | **%** | **2019** | **%** | **2020** | **%** |
| **Total de eventos** | 367 789 | 100% | 365 281 | 100% | 362 729 | 100% | 301 678 | 100% |
| **Colisión con vehículo** | 241 285 | 66% | 238 225 | 65% | 230 445 | 64% | 179 696 | 60% |
| **Colisión con peatón** | 13 153 | 4% | 12 884 | 4% | 12 780 | 4% | 9 432 | 3% |
| **Colisión con animal** | 1 079 | 0% | 929 | 0% | 1 004 | 0% | 932 | 0% |
| **Colisión con objeto fijo** | 47 396 | 13% | 46 900 | 13% | 46 086 | 13% | 42 243 | 14% |
| **Volcadura** | 8 633 | 2% | 8 660 | 2% | 8 829 | 2% | 8 475 | 3% |
| **Caída de pasajero** | 1 930 | 1% | 1 679 | 0% | 1 881 | 1% | 1 408 | 0% |
| **Salida del camino** | 8 554 | 2% | 8 934 | 2% | 9 473 | 3% | 8 827 | 3% |
| **Incendio** | 235 | 0% | 225 | 0% | 286 | 0% | 243 | 0% |
| **Colisión con ferrocarril** | 298 | 0% | 285 | 0% | 256 | 0% | 198 | 0% |
| **Colisión con motociclista** | 34 910 | 9% | 37 094 | 10% | 42 667 | 12% | 40 753 | 14% |
| **Colisión con ciclista** | 4 963 | 1% | 4 566 | 1% | 4 577 | 1% | 3 680 | 1% |
| **Otros accidentes** | 5 353 | 1% | 4 900 | 1% | 4 445 | 1% | 5 791 | 2% |

**FUENTE: INEGI.**

**SÉPTIMA.** Es pertinente señalar que se coincide con la visión de las y los proponentes, en cuanto a que la movilidad y seguridad vial deben planearse reconociendo un problema multifactorial y multidisciplinario que requiere ser atendido mediante un proceso iterativo, es decir, sistémico. Éste debe ser afrontado mediante la aplicación de soluciones en conjunto, donde se aborden las interrelaciones entre temáticas como el tránsito y uso de suelo, que incorpore lo motorizado y no motorizado, al transporte público y al privado en sus distintas modalidades, que siente atribuciones de los distintos niveles de gobierno y sectores e integre procesos desde el diseño, planeación y operación hasta mantenimiento. Las políticas y planeación de movilidad y seguridad vial requieren encaminar a los asentamientos humanos hacia metas y objetivos de sostenibilidad donde se prioricen las mejoras a los desplazamientos, para lograr:

* Accesibilidad, viabilidad económica, equidad social, perspectiva de género, salud y mejora en la calidad del medio ambiente;
* Desarrollo integral, conforme a la jerarquía de movilidad respecto a los modos de transporte;
* Planificación integrada con el desarrollo urbano, salud, medio ambiente, sociedad y actividades económicas;
* Visiones a corto, mediano y largo plazo;
* Patrones de desplazamientos integrales, multimodales y multipropósito;
* Planeación participativa, y
* Esquemas de monitoreo, seguimiento y evaluación para aplicar procesos de mejora.

Para lo anterior, se retoma el enfoque de Sistemas Seguros, el cual implica la coordinación entre los tres órdenes de gobierno, haciéndose evidente en las zonas metropolitanas. Así mismo, la movilidad es un tema de relevancia en la agenda nacional, que sin embargo no cuenta con marco institucional ni jurídico para atenderla de manera integral, por lo que resulta apremiante implementar el esquema que permita una coordinación intergubernamental e interinstitucional entre los distintos órdenes de gobierno para el diseño de las políticas, planes, programas y acciones en la materia.

La movilidad juega un papel fundamental en los esfuerzos para mitigar el cambio climático, ya que algunos de sus elementos, como el transporte de personas, bienes y mercancías, son fuentes principales de emisiones de gases efecto invernadero (GEI) a nivel mundial y en México. Así, se reconoce de forma expresa la relación que tienen la movilidad y la seguridad vial con transporte, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como con las políticas sectoriales de vivienda, salud, comunicaciones y transportes, infraestructura, educación, economía y demás relacionadas.[[23]](#footnote-23)

**OCTAVA.** Se estima a bien reconocer lo que se ha avanzado en la materia desde el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), para disminuir la grave problemática en materia de seguridad vial en nuestro país desde su creación el 20 de marzo de 1987, mediante la publicación del Decreto en el Diario Oficial de la Federación, donde se estableció como su objetivo el constituir un órgano que proponga y desarrolle las acciones en materia de prevención de siniestros. Asimismo, se inicia la instalación y funcionamiento de los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes (COEPRA).

Derivado de su gestión en materia de siniestros de tránsito, se creó el Programa de Acción Específico- Seguridad Vial, con la finalidad de establecer intervenciones integrales y multisectoriales para abatir las lesiones ocasionadas por siniestros viales. Sin embargo, estas acciones y objetivos se enfrentan día a día a la falta de una legislación que coordine a los diferentes sectores involucrados en la seguridad vial y a los tres órdenes de gobierno con sus respectivas competencias para disminuir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito.

**NOVENA.** Con relación al objeto de la Ley, es pertinente realizar una serie de consideraciones específicas sobre su contenido:

* **Título Primero. Disposiciones Generales**

Se describe el objeto y los objetivos de la Ley, así como el glosario que incluye los conceptos recurrentes y se detallan los principios y la jerarquía de la movilidad, con base en los cuales se deberá implementar la misma.

* **Título Segundo. De la Política Pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y la Seguridad Vial**

Se contempla la integración de indicadores y bases de datos de movilidad y seguridad vial que estarán contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano. Se delinean los criterios para expedir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como los diversos instrumentos de política pública en la materia.

* **Título Tercero. De la distribución de competencias**

Se desagrega la concurrencia de los órdenes de gobierno, describiendo las competencias específicas de quienes integran el Sistema Nacional, así como quienes se establecen como autoridades en materia de movilidad y seguridad vial. Asimismo, se establecen disposiciones para regular los convenios de coordinación metropolitana en materia de la Ley, y se plantea la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial para la vigilancia social de la Ley.

* **TRANSITORIOS**

En el régimen transitorio se establecen los tiempos para comenzar con la implementación de la Ley. Entre las actividades que se contemplan para esta implementación está la adecuación normativa que alcanza a todos los órdenes de gobierno, así como la integración de los indicadores y bases de datos de movilidad y seguridad vial.

**DÉCIMA.** Se establece que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tiene por objeto 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, en términos de lo dispuesto en el artículo 4º, en materia de movilidad y seguridad vial, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Dentro la Sección Primera, del Capítulo V del Título Segundo de la Ley, se establece que la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes. Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa.

Asimismo, se señalan los objetivos a cumplir de la misma, a saber:

1. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamientode las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;
2. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
3. Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción, XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
4. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables.
5. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
6. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables.
7. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;
8. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;
9. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y
10. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

Hay que señalar que la Ley que es materia del presente decreto, va acorde con lo establecido en las disposiciones internacionales más relevantes en la materia, como el Plan de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, además de que se reconoce lo establecido en la “Nueva Agenda Urbana, aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) , la que, teniendo en cuenta que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico ocurren en las vías urbanas, se presta la debida consideración a la seguridad vial y al acceso a un transporte público y otros medios de transporte no motorizado seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.[[24]](#footnote-24)

**UNDÉCIMA.** Estas dictaminadoras destacamos que se incluye un apartado de principios, toda vez que, como ha señalado Gustavo Zagrebelsky, los principios “desempeñan una importante función supletoria, integradora o correctiva de las reglas jurídicas”[[25]](#footnote-25), es decir, “los principios operarían para «perfeccionar» el ordenamiento y entrarían en juego cuando las otras normas no estuvieran en condición de desarrollar plena o satisfactoriamente la función reguladora que tienen atribuida”. Además, permiten “asignar a las normas de mayor densidad de contenido”.

De igual manera, Francisco Javier Díaz Revorio ha indicado que los principios “proporcionan criterios para tomar posición ante situaciones concretas indeterminadas”[[26]](#footnote-26). En ese sentido, Robert Alexy ha señalado que se trata de “mandatos de optimización”, a fin de aplicarse según las circunstancias jurídicas y fácticas del caso concreto que lo requieran[[27]](#footnote-27). Por su parte, Dworkin señala que “los principios son cláusulas genéricas que enuncian imperativos de justicia o de alguna otra dimensión de la moralidad”[[28]](#footnote-28), que “ofrecen argumentos para decidir”[[29]](#footnote-29).

Por ello, se consideró pertinente la inclusión de dicho apartado, a fin de optimizar las normas previstas en la presente Ley General; es decir, dotar de mayores elementos de contenido a las normas establecidas en la Ley, a fin de que se pueda desarrollar su interpretación, a lo largo del tiempo, y según se apliquen.

En este mismo sentido y con el propósito de ampliar el marco de interpretación de la presente Ley, se establece un apartado específico sobre el derecho a la movilidad que se estableció en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual se define como 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, estableciendo las siguientes finalidades:

1. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
2. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
3. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
4. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
5. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
6. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
7. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
8. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
9. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
10. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

De igual forma, dentro del mismo apartado, se detallan las condiciones del derecho a la movilidad, como es la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad, la inclusión e igualdad, así como los derechos que tienen las víctimas de siniestros viales y sus familias.

**DUODÉCIMA.** Como señala la Organización Mundial de la Salud en el documento Salve Vidas, “Las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aspiran a (…) proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos de aquí a 2030, constituyen un poderoso acicate para movilizar a los gobiernos y a la comunidad internacional en el ámbito de la seguridad vial.”[[30]](#footnote-30).

Se destaca que dentro del Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, establecido por la Organización de las Naciones Unidas, el cual tiene como objeto “Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.”[[31]](#footnote-31)

Este Plan se sustentó en 5 actividades principales[[32]](#footnote-32):

1. Establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores;
2. Elaborar una estrategia nacional coordinada por el organismo principal;
3. Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito;
4. Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, y
5. Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuas, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales.

Asimismo, se retoma lo establecido por la Organización Internacional de Normalización dentro de la ISO 39001:2012, la cual establece las mejores prácticas en la gestión de la seguridad vial en los contextos organizacionales, además de que la ISO “busca ser una herramienta flexible que ayude a las organizaciones públicas y privadas a reducir, y en última instancia eliminar, los fallecimientos y las lesiones graves consecuencia de los accidentes de tráfico. Para alcanzarlo las organizaciones deben centrarse en mejorar su desempeño, que en este contexto hace referencia a los resultados medibles de su gestión que contribuyen a la seguridad vial, centrándose en cuestiones como son: el factor humano, vehículos, carreteras, aspectos organizativos y respuesta ante emergencias.”[[33]](#footnote-33)

Para lo anterior, la Ley en comento establece que las autoridades en el ámbito de sus competencias deberán establecer sistemas de movilidad y gestión de la seguridad vial locales considerando que:

1. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
2. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán 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;
3. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
4. 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;
5. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
6. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y lo tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
7. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a laseguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
8. 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; y
9. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

**DÉCIMA TERCERA.** Con relación a la jerarquía de la movilidad que se establece en la Ley, se parte de la base de que es necesario priorizar los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y dañen menos al medio ambiente, por lo anterior, se debe dar prioridad a personas peatonas, especialmente a las que tengan alguna discapacidad, niñas y niños, adultas mayores, después a ciclistas, seguidas de usuarias y usuarios de transporte público, transporte de carga y al final vehículos automotores.

De esta forma, se establece que para la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

1. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
2. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
3. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
4. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
5. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

De igual forma, se incorpora que las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

**DÉCIMA CUARTA.** Con el fin de diseñar las políticas en la materia, se establece el Sistema Nacional de Seguridad Vial, el cual considera cada una de las facultades constitucionales y legales que dichos ordenamientos les otorgan a las autoridades de los tres órdenes de gobierno que lo integrarán, con el fin de cumplir con el objetivo de la Ley de establecer la concurrencia a que hace referencia el artículo 73, fracción, XXIX-C de la Carta Magna, con el fin de evitar algún vicio de constitucionalidad.

De esta forma, el Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

1. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
2. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
3. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y
4. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad 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.

De igual forma, se establece que la presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Asimismo, y dada la forma en la que participarán las autoridades, se establecen las facultades precisas que tendrá el Sistema y que serán compartidas de manera conjunta entre sus integrantes, donde se desprende que el mismo deberá establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de las entidades federativas y de los municipios, así como la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, los cuales serán los documentos rectores en la materia.

**DÉCIMA QUINTA.** Se estima relevante señalar que, con el fin de contar con información clara, precisa y que pueda analizarse para mejorar las políticas y programas en la materia, se establece la elaboración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano, las cuales tendrán por objeto integrar, organizar, estandarizar, actualizar y publicar información sobre movilidad y seguridad vial.

Esta información se obtendrá por aquella que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y se realizará en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás leyes locales respecto de la Información que debe ser reservada. De igual forma, se disponen los siguientes sistemas de información:

1. Base de Datos sobre información de movilidad; y
2. Base de Datos sobre información y seguimiento de seguridad vial.

Aunado a lo anterior, estas bases de datos deberán contener, como mínimo, lo siguiente:

1. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable;
2. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
3. Operadores de servicios de transporte;
4. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
5. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
6. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
7. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
8. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
9. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
10. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
11. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
12. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
13. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

**DÉCIMA SEXTA.** Con el fin de realizar la planeación urbana, en conjunto con la planeación de la movilidad y la seguridad vial, la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía y criterios de movilidad y seguridad vial establecidos. Por ello, se establecen y detallan los siguientes criterios:

1. Diseño universal;
2. Inclusión;
3. Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía;
4. Participación social;
5. Perspectiva de género
6. Visión integral;
7. Intersecciones seguras;
8. Pacificación del tránsito;
9. Velocidades compatibles;
10. Legibilidad y autoexplicabilidad;
11. Conectividad;
12. Permeabilidad;
13. Tolerancia;
14. Movilidad sostenible, y
15. Calidad.

**DÉCIMA SÉPTIMA.** Con relación a las auditorías en materia de movilidad y seguridad vial, se estima relevante señalar lo que establece el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, donde se menciona que son “una herramienta utilizada en Salud Pública para identificar los elementos relacionados con puntos inseguros en la infraestructura vial, asociados con la ocurrencia y/o severidad de las lesiones resultantes de accidentes de tránsito. Al mismo tiempo, se debe entender como una evaluación formal a las carreteras y vialidades urbanas, basada en una metodología aceptada internacionalmente y validada para el contexto mexicano, en la cual participa un equipo interdisciplinario calificado para esta tarea.”[[34]](#footnote-34)

De esta forma, se establece que los tres órdenes de gobierno, deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la ley.

**DÉCIMA OCTAVA.** Quienes emitimos el presente dictamen, estimamos a bien señalar la obligación que tiene el Estado Mexicano en materia de derechos de las personas con discapacidad. En este sentido, destacamos 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, la cual señala que *en la elaboración y aplicación de legislación y políticas (…), y en otros 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.*

Asimismo, el artículo V, numeral 1 de la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, de la cual nuestro país es parte, establece que los Estados parte promoverán, en la medida en que sea compatible con sus *respectivas legislaciones nacionales, la participación de representantes de organizaciones de personas con discapacidad, organizaciones no gubernamentales que trabajan en este campo o, si no existieren dichas organizaciones, personas con discapacidad, en la elaboración, ejecución y evaluación de medidas y políticas para aplicar la presente Convención.*

Derivado de lo anterior, y de conformidad con lo establecido en los artículos 129, fracción VII; 133, numeral 1 fracción V y 184 numeral 1 del Reglamento del Senado de la República, las Juntas Directivas de las Comisiones de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda emitieron, el 09 de noviembre de 2021, Convocatoria para la celebración de audiencias públicas respecto del proyecto de dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de derechos de personas con discapacidad, mismas que se llevaron a cabo el 16 de noviembre de 2021.

El propósito de realizar las audiencias públicas, además de cumplir con lo establecido en los tratados señalados, sirvió para escuchar las observaciones y propuestas de personas con discapacidad y sus representantes, organizaciones de personas con discapacidad y organizaciones de la sociedad civil sobre el presente proyecto, las cuales reforzaron el articulado respectivo. En este sentido, a continuación se presenta una relatoría, donde se señalan los principales puntos de cada participación, los artículos que se impactan con las mismas, así como la valoración que se realizó en las Secretarías Técnicas para su incorporación:

| **Datos persona compareciente** | **Síntesis de participación/ propuesta** | **Artículos impactados** | **Valoración Secretaría Técnica** |
| --- | --- | --- | --- |
| **C. Laura Lizbeth Bermejo Molina**Presidenta Libre Acceso, A.C. | * Señaló que las consultas a personas con discapacidad deben ser una práctica constante en la expedición de leyes.
* Refiere que son necesarios formatos de fácil lectura y con accesibilidad, para que puedan ser consultados por personas con discapacidad.
* Se deben incorporar principios de accesibilidad, transversalidad, interseccionalidad e integralidad en la Ley, así como garantizar accesibilidad en las vías y el espacio público.
* Señaló que se debe homologar la propuesta de Ley con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, principalmente lo señalado en el artículo 9, pues no sólo debe existir un porcentaje pequeño de transporte accesible.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.  | Del análisis realizado a las propuestas presentadas por la compareciente, se encontró que los principios de accesibilidad e interseccionalidad ya se encontraban contenidos, por lo que se retomaron los comentarios para fortalecerlos. Asimismo, se incorporó el principio de transversalidad, tanto en el glosario, como en los principios rectores de la Ley.  |
| **C. Cecilia Guillén**Representante de En Primera Persona A.C. | * Señaló que debe armonizarse la legislación nacional con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, principalmente la definición de discapacidad, estableciendo la movilidad y la legislación como un entorno.
* Refiere que es un proyecto con aciertos, pues se piensa a futuro y en el cumplimiento de la Agenda 2030. Se deben incorporar referencias al ODS 16. meta 16.1 y al indicador 16.1.4, para mejorar las condiciones de las personas que se sienten inseguras en las vías.
* Incluir las perspectivas de género, interseccionalidad y derechos humanos.
* Incorporar en las definiciones el diseño universal, accesibilidad, ajustes razonables, auxiliares, entre otros.
* Definir un derecho de participación de las personas con discapacidad en el diseño de las políticas en la materia.
* Establecer un gasto adecuado para el correcto cumplimiento de la Ley.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.  | Se retomó, dentro de la definición de discapacidad, lo señalado por la compareciente con relación a los entornos.Con relación a la perspectiva de género, interseccionalidad y derechos humanos, dentro del articulado se retoman las mismas, aunque se fortalecieron con los comentarios vertidos. Las definiciones que se señalan ya estaban incorporadas en la Ley. Sobre la participación de las personas con discapacidad en el diseño de las políticas en la materia, se retoma la propuesta y se incluye la misma en el artículo 78, sobre los observatorios ciudadanos.  |
| **C. Carlos Daigoro Fonce Segura**Coordinador de la Comisión de Accesibilidad del Comité Ejecutivo Nacional de la Federación de Colegios de Arquitectos de la República Mexicana A.C. (FCARM) | * Señaló que la perspectiva demográfica por envejecimiento-discapacidad, debe orientar el diseño de la infraestructura, para que sea realmente accesible.
* Refirió que se debe establecer en el artículo 1 la movilidad personal sin dependencias.
* En el artículo 4 sobre medias de accesibilidad, incluir identificación y eliminación de barreras.
* Se debe modificar la definición de personas con movilidad limitada.
* En el artículo 15 sobre servicios de transporte, eliminar ajustes razonables y ampliar el diseño universal, además de establecer plazos concretos para cumplirlo.
* En el artículo 24 se debe eliminar la referencia a adaptaciones razonables, además de incluir acciones afirmativas.
* Mandatar una Norma Oficial Mexicana para criterios mínimos de transporte público.
* Incorporar condiciones básicas en la infraestructura, el transporte y los operadores, como incluir capacitación en Lengua de Señas Mexicana.
 | Artículos 1°, 3, 4, 14, 15 y 24. | Del análisis realizado a las propuestas, se retoman las relacionadas con la identificación y eliminación de barreras en el artículo 14, lo relacionado a los ajustes razonables, señalando, además, acciones afirmativas en la materia, el cambio de adaptaciones por ajustes razonables, así como la capacitación en Lengua de Señas Mexicanas. |
| **Lic. Alejandra Álvarez Hidalgo**Secretaria técnica del Movimiento en Defensa de la Educación Bilingüe para Sordos (MEBISOR) | * Señaló que las zonas metropolitanas necesitan establecer medidas de accesibilidad para las personas con discapacidad.
* Se deben incluir medidas para las personas sordas en el diseño de las vías, así como en los espacios gubernamentales, como alarmas visuales para casos de emergencias o ajustes para adaptar los entornos.
* En materia de seguridad vial, capacitar a quienes prestan auxilio en las vías, como capacitación en Lengua de Señas Mexicana.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 23, 32, 33, 34, 35 68, 71 y 73. | Del análisis realizado, se desprende que la referencia a las zonas metropolitanas ya se encuentra establecido en el proyecto. Asimismo, se fortalecen las disposiciones sobre las ayudas técnicas que requieren las personas sordas en el uso de las vías y la capacitación en Lengua de Señas Mexicanas. |
| **C. León Ricardo Parra Encinas**Presidente de la Unión de Sordos A.C. | * Agradece la oportunidad para participar. Señala que la Unión a la que representa tiene 26 asociaciones agrupadas.
* Refiere que existen muchas barreras para las personas sordas, como lo es que no se tiene accesibilidad para la obtención de las licencias de conducir, pues se argumenta que como no escuchan, puede ser un factor de riesgo y eso es discriminatorio. Se debe eliminar esa barrera.
* Se debe generar accesibilidad a los centros de salud o en materia legal, pues no se cuenta con intérpretes y se discrimina a las personas por no poder comunicarse.
* Establecer medidas de sensibilización.
* Los ajustes razonables deben modificarse por el tema de acciones afirmativas en materia de movilidad.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 65, 66, | Con los comentarios señalados por el compareciente, se reforzaron las disposiciones en materia de accesibilidad de las personas sordas, evitando la discriminación en materia de acceso a licencias de conducir, así como sensibilización y capacitación en Lengua de Señas Mexicanas. Sobre la referencia a garantizar accesibilidad a centros de salud o a instancias legales, aunque se coincide con lo expuesto, se considera que esta no es la Ley en la que puede regular eso, pues la materia sólo es de movilidad y seguridad vial. |
| **C. Miroslava Cisne Chávez** | * Señala que es una persona con discapacidad psicosocial, por lo que requiere de un perro de asistencia, además de que este tipo de perros son un elemento esencial para aquellas personas que tienen una discapacidad de este tipo, pues ayudan a las personas con su movilidad.
* Se deben establecer medidas que eliminen la discriminación para el uso de perros de asistencia y de accesibilidad de perros en el transporte público y transporte privado.
* Incorporar referencia en la Ley a perros de asistencia, guía, señal y de servicio.
* Generar campañas de sensibilización dirigidas a personas servidoras públicas en materia de derechos de personas con discapacidad.
* Mejorar la señalización en las vías.
* Establecer cursos obligatorios en materia de sensibilización de personas con discapacidad.
* Establecer una ley especializada en materia de perros de asistencia, existe propuestas desde hace tiempo.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 65, 66, | De las propuestas señaladas por la compareciente, se retoma la referencia a incluir la definición de perros de asistencia, retomándola de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.De igual forma, se retoman los comentarios vertidos sobre la sensibilización y se incorporaron mejores disposiciones en materia de señalética en las vías.  |
| **C. Tania Marcela Vite Romero**En Primera Persona AC | * Señala que es usuaria de transporte público con discapacidad.
* Refiere que no existen medidas de dignidad en el transporte público para personas con discapacidad, además de que la movilidad no es segura, eficiente ni accesible.
* Se requieren establecer medidas para generar igualdad de condiciones de todas las personas en las vías.
* Incluir ayudas técnicas en el glosario de la Ley.
* Incorporar incentivos para la creación de las ayudas y generar medidas de diseño universal.
* Disponer espacios para traslado de personas con discapacidad en el transporte, así como medidas de retención de sillas de ruedas.
* Crear un observatorio ciudadano y generar participación en igualdad de condiciones de todas las personas, incluidas las personas con discapacidad.
* Incorporar medidas con perspectiva de género e interseccionalidad.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis de las propuestas, se recupera lo señalado con relación a que las personas con discapacidad deben acceder al transporte de manera autónoma y con dignidad, por lo que se modifican diversos artículos en la materia. Asimismo, se retoma la propuesta de espacios accesibles en el transporte, con la referencia a los sistemas de sujeción de sillas de ruedas.La propuesta de observatorios ciudadanos ya está contenida en la Ley, aunque se fortalece con lo señalado por la compareciente.Las medidas con perspectiva de género e interseccionalidad ya se encuentran contenidas en la Ley. |
| **C. Olinda Perla Treviño González**Directora del Comité Nacional LSM | * Señala que se necesitan eliminar las barreras que tienen las personas sordas para acceder a sus derechos.
* No asociar los temas de movilidad sólo con discapacidades físicas o motoras, sino que se deben incluir a personas con otro tipo de discapacidad, como las personas sordas.
* Refiere que las personas con discapacidad se encuentran en condiciones desiguales con relación a otras personas, pues se consulta más a quienes son intérpretes más que a las personas sordas.
* Debe haber intérpretes de Lengua de Señas Mexicana (LSM) en los servicios públicos para generar accesibilidad, así como en los servicios de emergencia.
* Establecer medidas para que en las universidades se cuente con intérpretes de LSM y se enseñe esta lengua.
* Establecer políticas públicas para generar medidas de accesibilidad a las personas sordas, así como señalética y ayudas visuales en el transporte.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Se coincide con las propuestas de la compareciente, principalmente en lo relacionado con eliminar las barreras que tienen las personas sordas para acceder a sus derechos, por lo que se modifican diversos artículos.Se retoma la propuesta de capacitación en materia de Lengua de Señas Mexicanas para las personas operadoras de los sistemas de transporte, aunque se advierte que lo señalado en materia educativa no es materia de la propuesta de Ley.De igual forma, se retoman las propuestas realizadas sobre la señalética.  |
| **C. Claudia González** | Se retoma participación textual:Dejar de ser estadísticas, visibilizar a quienes vivimos con discapacidad.Esta accesibilidad, en este caso la de la Movilidad, pero hay muchas más.Y hay un ejemplo que quisiera comentar, me pasó en la terminal de Querétaro.Yo con los taxis que ocupan tres carriles afuera de la salida, yo soy usuaria de silla de ruedas y me dijeron que me fuera a estacionar para poder entrar. |  | Se retoma lo mencionado sobre accesibilidad en el transporte. |
| **C. Luis Ixtoc Hinojosa Gándara**Regidor del Ayuntamiento de Monterrey | * Señala que los tres niveles de gobierno están trabajando en emparejar el acceso de las personas con discapacidad a todos los derechos, como lo es el derecho a la movilidad.
* Refiere que, aunque la facultad es concurrente entre los tres órdenes, en los reglamentos de tránsito es donde se establecen medidas específicas y técnicas.
* Es importante generar acceso a personas con discapacidad en materia de participación política en todos los ámbitos, desde lo local a lo federal.
* Establecer medidas que las tomen en cuenta en el diseño de las políticas públicas en todas las materias, pues no se encentran representadas.
 | Artículo 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 y 82. | Del análisis de las propuestas, se advierte que la referencia al trabajo en la materia que realizan los tres órdenes de gobierno, se encuentra contenido a lo largo de la Ley.Sobre lo señalado en generar acceso a personas con discapacidad en materia de participación política, se retoma la propuesta en el artículo 78, sobre los observatorios ciudadanos.  |
| **C. Víctor Esparza de la Garza**Consejero del Consejo para Personas con Discapacidad del Estado de Nuevo León | * No se toma en cuenta a las personas con discapacidad en la elaboración e implementación de las políticas públicas y no existen medidas de movilidad
* Es necesario que en los hechos y en las políticas públicas se reflejen una movilidad inclusiva.
* Señala que se requiere diseño inclusivo para el disfrute digno y autónomo de la vía pública a todos.
* Se requiere una Ley de Accesibilidad que pueda pautar las normas de diseño universal con progresividad.
* El ejercicio de los derechos se debe dar con igualdad, sin discriminar.
* Es necesario ejercer el máximo uso de los recursos disponibles, para subsanar la diferencial de décadas en materia de infraestructura accesible y digna para las personas con discapacidades.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis de las propuestas señaladas por el compareciente, se recupera lo expuesto con relación a que las personas con discapacidad deben acceder al transporte de manera autónoma y con dignidad y en igualdad de condiciones, por lo que se modifican diversos artículos en la materia.  |
| **C. Miguel Ángel Morales Olvera** | * Señala que existen barreras en la accesibilidad para personas con discapacidad motriz.
* Las personas con discapacidad no cuentan con las medidas de movilidad para trasladarse por las vías. No hay ajustes razonables ni ayudas técnicas o medidas de inclusión para animales de servicio.
* Deben definirse la responsabilidad y el rol del personal de apoyo, dentro de un organigrama.
* Deben de existir sistema de transporte interconectado e integrado donde la conexión sea el eje central.
* Generar acciones concretas y medidas específicas para generar una movilidad autónoma y digna de las personas.
* Se debe definir la perspectiva de inclusión, accesibilidad e interseccionalidad.
* La Ley debe generar la participación de las personas con discapacidad en los observatorios ciudadanos.
* Se debe apostar al diseño universal, no sólo ajustes razonables que no generan las condiciones de accesibilidad de las personas con discapacidad.
* Manifestó su acuerdo con quitar ajustes razonables.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado, se recupera lo señalado con relación a que las personas con discapacidad deben acceder al transporte de manera autónoma y con dignidad, por lo que se modifican diversos artículos en la materia. Asimismo, se modifican diversos artículos con relación al acceso de las personas al transporte público, en condiciones de accesibilidad, igualdad de condiciones y sin discriminación. De lo señalado sobre las perspectivas de accesibilidad e interseccionalidad, las mismas que se encuentran contenidas en la Ley. |
| **C. Erik Álvaro Arellano Hernández**Presidente de Coalición de Personas Sordas, A.C. | * Señala que el acceso a la información está limitado y nada accesible. Generalmente se piensa sólo en personas que usan sillas de ruedas. No se piensa en un colectivo de personas.
* Hace referencia a los siguientes artículos de la Ley:
	+ Artículo 17: en los sistemas de transporte como el metro o Metrobús, las personas sordas no escuchan los anuncios o la información que se dan, por lo que deben generarse medidas visuales de acceso, como monitories y subtítulos para facilitar la movilidad. LSM o subtítulos.
	+ En el artículo 18. El transporte especial para personas con discapacidad debe tener espacios de accesibilidad
	+ Establecer en el artículo 34, de sistema de transporte, que las personas que laboran deben tener herramientas de capacitación y sensibilización en atención a las personas con discapacidad.
	+ En el artículo 45, de licencias de conducir, se tiene problemas de comunicación, lo que generan barreras y discriminación, debe ser accesible.
	+ En el artículo 73. Accesibilidad debe ser adecuada con la información necesaria en formatos.
	+ En el artículo 77. En las zonas metropolitanas deben generarse medidas que homologuen los criterios de infraestructura en los municipios que los integran, que sean los mismos, para generar medidas de pleno acceso, sin que impacte si es de un lugar u otro.
* Aspecto laboral, contar con transporte público de calidad y con personal calificado, principalmente de las personas con discapacidad.
 | Artículo 17, 18, 34, 45, 73, 77. | Se retoman las propuestas del compareciente respecto de la capacitación en materia de Lengua de Señas Mexicanas, espacios accesibles y de calidad en el transporte público, lo relativo a las licencias de conducir, así como la referencia a los formatos accesibles a los que tienen derecho las personas con discapacidad. De igual forma, en materia de zonas metropolitanas, se retoma la propuesta del compareciente y se mejora lo relativo a los convenios de cooperación previstos en la Ley. |
| **C. Rodrigo Zenteno Galicia**Director de comunicación social de la “Red Puebla para Todos” | * Señala que es muy importante la consulta a las personas con discapacidad. Esto cumple con la Convención y las obligaciones del Estado Mexicanos.
* Para las personas con discapacidad es muy importante acceder a los derechos que se tienen, pero es indispensable contar, para acceder a los otros, con el derecho a la movilidad.
* Se debe asegurar la intermodalidad y accesibilidad de todas las personas, garantizando la seguridad y dignidad.
* Es Necesario establecer medidas de información para las personas con todas las discapacidades, como son señales auditivas, visuales o de comunicación específicas.
* Se requiere establecer banquetas seguras para las PCD, con un criterio de calle completa y asegurar un criterio con medidas específicas de accesibilidad.
* Atender el modelo hombre camión en el transporte, cambiarlo para modular y regular la forma en la que se realizan los transportes en el transporte público. Las concesiones deben cambiar al modelo empresa-camión, para eliminar que no se puedan quitar las concesiones si no se cumplen con las obligaciones establecidas.
* Establecer una coordinación clara, de manera vertical, pero también horizontal, entre los diversos actores que intervienen en la elaboración de las políticas públicas.
* Capacitación para todas las personas en la cadena de movilidad, no sólo para los operadores.
* Señala que es necesario establecer el principio de banquetas y calles con criterios de accesibilidad, mínimos y de diseño universal.
* Reglamento o manual de accesibilidad, basado en las mejores prácticas internacionales, para que los reglamentos se armonicen con lo establecido y derivado de la Ley general.
* Establecer la intermodalidad enfocada en el peatón y las personas con discapacidad.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 65, 66, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado a las propuestas, se retoma lo referente a la consulta a personas con discapacidad dentro del artículo 78.Asimismo, se retoma lo señalado sobre establecer medidas de información para las personas con todas las discapacidades, como son señales auditivas, visuales o de comunicación específicas tanto en las vías, como en el transporte público.El criterio de calle completa que se señala, ya se encuentra contenido en la Ley, aunque se fortalece con las propuestas presentadas. Lo señalado en materia de intermodalidad también se encuentra contenido en la Ley, así como la coordinación que debe existir entre las autoridades competentes. Se retoma lo señalado en materia de capacitación.  |
| **MAE. Miguel Alejandro Rodríguez Valdez** | * Señala que se deben erradicar a los taxis inseguros, no sólo establecer que los taxis que sean seguros.
* Se debe analizar las diferentes discapacidades que pueden ir de la mano unas con otras, viendo la interseccionalidad que puedan tener las personas.
* Refiere que se debe establecer que todos los eventos tengan subtítulos, no sólo que sean con traductor en LSM, pues no todas las personas sordas tienen el conocimiento de la lengua.
* Se requiere capacitación para operadores de transporte en LSM, así como medidas de sensibilización en derechos de personas con discapacidad.
* La Ley debe estar en formato accesible, en video o con subtítulos para personas con discapacidad, ya sea en audio, braille u alguna otra medida de accesibilidad.
* Se requiere capacitación a todos los actores en la materia de movilidad y seguridad vial en materia de LSM.
* Se requieren adaptaciones de diseño universal en el transporte público, con horarios establecidos, que incorporen espacios para personas con discapacidad, como el uso de silla de ruedas.
* Es indispensable establecer señaléticas especiales para personas con discapacidad visual o elementos para personas con discapacidad auditivas.
* Establecer sanciones a quienes no cumplan la Ley.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado, se desprende que la interseccionalidad ya se encuentra contenida en la Ley. Se retoma lo relacionado a la capacitación en materia de Lengua de Señas Mexicana, así como los formatos accesibles y las ayudas técnicas y señaléticas necesarias para que todas las personas con discapacidad puedan acceder al transporte de manera digna y autónoma. Se retoma la propuesta en materia de transporte exclusivo para personas con discapacidad.  |
| **C. Lucero Hernández Palma** | * Señala que es persona usuaria de prótesis y de transporte público. No se tienen medidas de accesibilidad para la movilidad en el transporte público.
* No existe la cultura del respeto a los espacios destinados para personas con discapacidad, por lo que es necesario mejorar la señalética para ello.
* Se deben establecer sanciones a quienes no respeten la Ley, pero capacitar a quienes las vayan a implementar.
* Se requieren mecanismos de sensibilización, educación y de información en las escuelas en materia de movilidad, para generar una cultura en la materia.
* Medidas de accesibilidad y no discriminación a la hora de acceder a la licencia. No establecer requisitos que violenten los derechos de las personas con discapacidad, como las exigencias de certificados específicos.
* La Ley debe implementarse adecuadamente, para que no sólo se quede en papel y garantice adecuadamente el acceso de todas las personas al derecho a la movilidad.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Sobre las propuestas que señala la compareciente, se retoman las referentes a la sensibilización, educación y capacitación en materia de respeto a los derechos de las personas con discapacidad. Asimismo, se retoma lo señalado en materia de acceso a la licencia de conducir.Sobre la propuesta de sanciones, se considera que la Ley debe regular y orientar la política en materia de movilidad y seguridad vial, para establecer un piso mínimo, por lo que no se considera que deban establecerse sanciones, pues eso corresponde a las autoridades que deberán implementarla. |
| **C. Guillermo Rafael Vilchez Prieto**Viachi Consultoría en Accesibilidad para Todos y Centro de Innovación y Recursos para la inclusión U.A.N.L | * Señala que se debe mejorar la definición de diseño universal, para que pueda implementarse adecuadamente y que se deben establecer espacios seguros en el transporte público.
* Refiere que la infraestructura vial debe ir acorde a las medidas específicas que generan accesibilidad para todas las personas, donde se cumplan las especificaciones técnicas pertinentes.
* El diseño de las vías debe ir acorde con la microaccesibilidad, que genere una verdadera movilidad de las personas, principalmente que tienen una discapacidad.
* Modificar las definiciones para eliminar verbos como procurar, pues debe ser obligatorio para las autoridades de los tres órdenes de gobierno. No debe ser facultativo, debe ser obligatorio.
* Mejorar la definición de acciones afirmativas, pues pueden generar confusiones a la hora de implementar la ley.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado a las propuestas, se retoman las observaciones en materia de diseño universal, acciones afirmativas y accesibilidad, por lo que se fortalecen diversos artículos en la materia. Asimismo, se revisaron diversos artículos para modificar los verbos y establecer la vinculatoriedad con las autoridades de los tres órdenes de gobierno. |
| **Lic. Luz del Carmen Zenteno**Manu Vive A.C | * Señala que debe cambiarse el sistema hombre-camión, pues genera accidentes y lesiones para las personas.
* Deben establecerse en comercios el establecimiento de medidas de accesibilidad.
* La obtención de licencias y placas para personas con discapacidad deben mejorarse y evitar que se generen barreras y medidas de discriminación.
* Los espacios gubernamentales deben tener accesibilidad para las personas con discapacidad.
* La infraestructura pública debe tener medidas de accesibilidad, para que no se generen barreras y se tengan libres de obstáculos, donde se respeten los derechos humanos de las personas.
* Debe establecerse una correcta señalética, como las cebras en los cruces peatonales deben respetarse, además de establecer sanciones a quienes no respeten las leyes, además de establecer medidas de sensibilización y educación en el respeto de PcD.
* Debe implementarse adecuadamente la Ley, para que no quede en letra muerta.
* Se deben establecer medidas claras en materia de educación y cultura vial, donde se de un trato humano a las personas y se respeten los derechos humanos de todas las personas.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 53, 54, 65, 66 67, 68, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado, se retoman los señalamientos en materia de licencias de conducir, infraestructura, señalética, así como educación y cultura vial.Asimismo, lo relacionado con las medidas de accesibilidad en comercios y espacios gubernamentales, a pesar de coincidir con los señalamientos, se estima que esta no es la Ley donde debe regularse, pues la materia es sobre movilidad y seguridad vial.  |
| **C. Sebastián Cruz Gómez** | Se retoma participación textual:Antes de comenzar, quiero agradecer a las organizaciones del presente evento por otorgar este espacio a mí.Recomendaciones:Reflexión y es necesitamos exigir que las personas con discapacidad ley y convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad (CDPD) en todos.menos dos veces por año. EventoEl trámite de estacionamiento para discapacidad es gratuito para casa. Yo creo que si el trámite se gratuito como en otros países hay poco aporte para personas con discapacidad.Hay un problema con los abogados y Notario y autoridades, no hacen bien las cosas, ellos acomodan las cosas como ellos quieren. ¿Para qué hay una Ley para la Inclusión y Desarrollo Integral de las personas con Discapacidad del nuestro país que no cumplen? |  | Se retoman las propuestas en materia de respeto a los derechos de las personas con discapacidad, por lo que se modifican diversos artículos en la materia.  |
| **C. Margarita Garfias** Familias y Retos Extraordinarios A.C. | * Hace referencia a la movilidad del cuidado. Señala las distancias que deben cubrir las personas en sus traslados diarios, principalmente en las labores de cuidado, donde no existen los medios de transporte adecuados, les generan gastos excesivos y tiempos largos, lo que les limita el ejercicio de sus derechos.
* Las personas con discapacidad deben tener los mecanismos para su movilidad de forma autónoma y digna. Debe tenerse mecanismos de accesibilidad, liberando espacios especiales para las personas con discapacidad.
* El transporte público debe ser accesible y tener las ayudas técnicas necesarias para poder cubrir la movilidad de las personas con discapacidad de manera autónoma.
* Menciona que es necesario establecer sanciones al transporte público que no ofrezca el servicio en igualdad de condiciones.
* Señala que se deben establecer medidas que no afecten los derechos para acceder a placas de personas con discapacidad.
* Refiere los siguientes datos:
	+ En México hay 20 millones de personas con limitación para su actividad, es decir, 1 de cada 6 tienen esta barrera. Debe haber espacios para las personas en el transporte púbico.
	+ 6 millones de los 20 millones, por su discapacidad, requieren cuidador y que los ayuden en su movilidad, es decir, 1 de cada 24 personas requiere apoyo en su movilidad, debe concientizarse sobre esto.
* Señala que se requiere generar medidas de accesibilidad segura en el transporte.
* En el artículo 3 se requiere cambiar en la fracción XXX de movilidad del cuidado, necesidades especiales por necesidades específicas y en la fracción LXVIII se debe hablar de Violencias, no violencias contra las mujeres. No deben priorizarse los derechos de un grupo sobre otro.
* En el artículo 4 se debe establecer el uso prioritario de la vía o del servicio para personas con discapacidad o la persona que lo ayuda.
* En el artículo 6 que habla sobre la jerarquía de la movilidad, establecer el uso prioritario de la vía o del servicio.
* Cambiar el nombre del Capítulo II. Derecho a la movilidad y aumentarle **digna y autónoma.**
* En el artículo 10 fracción IX, debe establecerse el garantizar elmáximo grado de autonomía en los traslados de todas las personas usuarias de las vías.
* En el artículo 23 de inclusión e igualdad, cambiar adaptaciones por ajustes razonables e incluir acciones afirmativas.
* En el artículo 66 sobre sensibilización, cambiar por toma de conciencia, para homologarlo con el artículo 8 de la convención de la Convención.
* Incluir en la movilidad de cuidado, tiempos y espacios de descanso, pues los traslados son muy largos al concentrarse la mayoría de los servicios en el centro de los centros urbanos. Garantizar tiempos y espacios para la higiene, cambiadores, baños para para personas con discapacidad o cambiadores inclusivos.
 | Artículo 3, 4, 6, 10, 23, 30, 33 y 66. | Del análisis realizado a las propuestas presentadas por la proponente, se realizan precisiones y modificaciones en artículos relacionados a la movilidad del cuidado y la accesibilidad que debe contar el transporte púbico, garantizando que sea en condiciones de dignidad y autonomía.Asimismo, se retoman las observaciones señaladas para los artículos 3, 6, 10, 23 y 66 en materia de autonomía. |

**DÉCIMA NOVENA.** Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, recibieron diversas opiniones de Secretarías de la Administración Pública Federal, respecto del Proyecto de Dictamen por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, mismas que a continuación se describen:

1. En fecha 06 de octubre de 2021, mediante oficio DGV/1.3.-325/2021, **la Dirección General de Autotransporte Federal adscrita a la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, señalando lo siguiente:
* Agregar la definición de persona permisionaria a efecto de distinguir a prestadores de servicios de transporte que operan con permisos expedidos por la SICT.
* Señalar que el servicio de transporte público se acota al espacio dentro del cual las autoridades federativas o municipales ejercen su jurisdicción.
* Propone eliminar el término local en materia de verificación, ya que las verificaciones no sólo se dan en lo local, sino también en el ámbito federal.
* Propone incluir a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes como parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, ya que dicha Secretaría administra más de 50,000 kilómetros de carreteras del país, por lo que se considera indispensable su participación en el Sistema.
* Proponen no incluir límites de velocidad, debido a que los límites máximos de velocidad se encuentran contemplados en los diversos reglamentos de tránsito de las entidades federativas y el de carreteras federales, los cuales atienden a cada tipo de vía, por lo que se estima una sobreregulación al respecto.
* Consideran indispensable garantizar el derecho a la movilidad tanto en los centros de población como hacia otros centros poblacionales necesarios para el pleno desarrollo humano.
* Consideran necesario que la Estrategia Nacional identifique también los sistemas de movilidad interurbanos con el objetivo de beneficiar a las personas usuarias.
* Consideran necesario que las tarifas de los servicios de grúas y depósitos sean determinadas por las autoridades competentes, así como asegurar su plena difusión.
1. En fecha 25 de octubre de 2021, mediante oficio No. 529-IV-DGAFA-156/2021, la **Dirección General de Asuntos Financieros “A”, de la Subprocuraduría Fiscal Federal, de la Procuraduría Fiscal de la Federación, de la** **Secretaría de Hacienda y Crédito Público**, remitió opinión, señalando lo siguiente:

*“Se emite opinión a favor, en virtud de que la propuesta contempla que todos los vehículos motorizados cuenten con un seguro para responder por los daños causados a terceros en su persona o bienes, que deriven de la conducción de éstos en los términos de la legislación correspondiente. Asimismo, se considera que no hay algún asunto que requiera una opinión técnica por parte de esta área”.*

1. En fecha 11 de noviembre de 2021, mediante oficio SSPC/UGAJT/DGCDH/03183/2021, la **Dirección General de lo consultivo y Derechos Humanos, de la Unidad General de Asuntos Jurídicos y Transparencia de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:
* Es necesario que se formalice el Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, ya que en él se establecen las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad, en términos de lo dispuesto por el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
* A través de la Ley General de Movilidad y Seguridad vial, se definirá la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de sistema seguro.
* Se reconoce la necesaria participación de la información contenida en la Base de Datos del Registro Público Vehicular, el cual también sería considerado en las Bases de Datos de las Entidades Federativas que van a contener la información sobre movilidad y seguridad vial.
* Por lo que se refiere a la creación y administración de un Registro Nacional de Licencias, se considera que dicha función no es del ámbito de la competencia del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, ni tampoco está contemplado en las facultades que establece el marco normativo que rige a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, por lo que para poder cumplir con tal mandato, se requiere de la expedición de instrumentos jurídicos que permitan a la Secretaría atender lo referente a la información de dicho Registro Nacional.

Asimismo, es indispensable establecer una norma secundaria que obligue a las instituciones involucradas a mantener actualizada la información.

* Derivado de la creación del Registro Nacional de Licencias, deberá existir interconexión entre las bases de datos como REPUVE y Licencias, sin embargo, el REPUVE, solo contiene información sobre licencias y vehículos particulares, razón por la cual, a través de un convenio de colaboración, se deben incluir los registros de vehículos y licencias federales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
* Se considera que existe la oportunidad de crear un Registro Nacional de Siniestros de Tránsito e Infracciones cometidas y Sanciones, el cual podrá ser vinculatorio con el Registro de Vehículos Robados y Recuperados, o el nuevo Registro Nacional de Licencias, entre otros.
* La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana podrá asumir los compromisos derivados de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, siempre y cuando exista el suficiente recurso material, humano y presupuestario, ya que el presupuesto 2022 no contempla recursos para la ejecución del nuevo cuerpo normativo. Por ello, se tendría que solicitar una ampliación de recursos a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
* Se reconoce la creación de una ley marco que distribuya competencias entre los distintos órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial, con lo que la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana podrá:
1. Dar cumplimiento a los acuerdos y compromisos del Gobierno Federal, realizados a través del Decenio de Acción y Seguridad Vial 2011-2020 y 2021-2030, siendo la Guardia Nacional el arquetipo a nivel nacional e internacional en materia de organización y participación dentro de la movilidad y seguridad vial.
2. Fortalecer el cumplimiento y fines de la seguridad, con la implementación del Registro Nacional de Licencias, al contar con un padrón único de licencias.
3. Coadyuvar con las dependencias de los tres órdenes de gobierno para emprender acciones conjuntas que prevean cualquier acto de violencia por razones de género.
* Se sugiere una definición de “motocicleta” en el glosario.
1. En fecha 16 de noviembre de 2021, mediante oficio SSPC/UGAJT/DGCDH/03183/2021, la **Dirección General de Asuntos Financieros “A”, de la Subprocuraduría Fiscal Federal, de la Procuraduría Fiscal de la Federación, de la** **Secretaría de Hacienda y Crédito Público**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:
* Se propone incorporar en la ley, la precisión correspondiente respecto de que no existirá ampliación presupuestaria alguna y que los gastos que se generen serán con cargo al presupuesto autorizado previamente.
* En materia de vinculación de la política de movilidad y seguridad vial con las políticas sectoriales de vivienda, salud, comunicaciones y transportes, etc., se sugiere analizar si no se trastoca el contenido de los artículos 25 y 26 constitucionales, el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y la Ley de Planeación, ya que los programas sectoriales derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 ya han sido publicados y no sería viable vinculación alguna sino a partir del Plan Nacional de Desarrollo del siguiente sexenio presidencial.
* En lo relacionado con las Plataformas de Información y los Sistemas de los 3 órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial, se está en desacuerdo, toda vez que puede existir imposibilidad material y económica para contar con dichas plataformas y sistemas.
* Se precisa que es inconstitucional definir actos jurídicos que son competencia derivada de las entidades federativas en términos constitucionales, como en el caso del “servicio del transporte público”, “persona concesionaria”, etc.
* Sugiere retomar el concepto de “violencia contra las mujeres” contenido en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.
* En materia de inclusión e igualdad en la atención de las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos, se considera que la Subsecretaría de Egresos debe pronunciarse, ya que en tanto no se aseguren los recursos fiscales necesarios para el cumplimiento de las obligaciones en este tema, no existe viabilidad para su incorporación.
* En materia de creación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, se sugiere contar con la opinión de las unidades de Planeación Económica de la Hacienda Pública y de Evaluación del Desempeño.
* En cuanto a la política nacional, sectorial y regional, se precisa que la Ley de Planeación no establece nada relacionado con la planeación de los 3 órdenes de gobierno, de ahí que, lo contemplado en la ley en esta materia sobrepasa los alcances que puede asumir la Federación.
* En lo referente al Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, se precisa que en términos de lo dispuesto en los artículos 23 y 29 de la Ley de Planeación, únicamente las dependencias están facultadas para emitir programas sectoriales, en los términos y supuestos que la propia Ley de Planeación señala.
* Se considera que no forman parte de la movilidad y seguridad vial: el Registro Público Vehicular, los registros de licencias de conducir, el registro de Infracciones, la incidencia delictiva y la alta y baja de placas, por lo que no son facultades concurrentes.
* Se considera que no es materia de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, regular aspectos que corresponden a otra ley general, como lo relativa a la protección del medio ambiente.
* Se considera un error denominar al tránsito como un servicio público y especifica que éste no puede ser concesionado.
* Se menciona que son las entidades federativas las que deben regular el que los conductores cuenten con un seguro y en su caso establecer las sanciones administrativas ante omisión.
* Se estima que lo referente a atención médica prehospitalaria es materia de otra ley.
* En materia de instrumentos fiscales y económicos, se recomienda considerar lo establecido en la Ley de Ingresos ya que cualquier medida prevista en la Ley de movilidad, podría no tener efecto alguno.
* Se recomienda eliminar el capítulo referente a instrumentos financieros, ya que la Constitución únicamente prevé concurrencia entre los 3 órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial, no así en materia de financiamiento.
* En materia de instrumentos de financiamiento se especifica que no existe fundamento legal para incidir en el financiamiento de las entidades federativas, ya que este tema corresponde a la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y Municipios.
* Se sugiere la utilización de lenguaje normativo y evitar términos sujetos a interpretación subjetiva.
* En cuanto a la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización de la movilidad y seguridad vial, no se identifica la viabilidad presupuestaria para ello.
* Se precisa que antes de incorporar obligaciones nuevas para los municipios, debe tenerse en cuenta que el marco constitucional les da la facultad a los municipios en materia de tránsito y planes en materia de movilidad y seguridad vial, por lo que debe revisarse la compatibilidad con el artículo 115 de la Constitución Federal.
* Se sugiere incluir un transitorio que precise que todos los gastos que deriven del cumplimiento de la Ley, no darán lugar a ampliaciones presupuestarias.
1. En fecha 16 de noviembre de 2021, la **Dirección General de Política Pública de Derechos Humanos, de la Subsecretaría de Derechos Humanos, Población y Migración, de la** **Secretaría de Gobernación**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:
* La Ley debe considerar además de la perspectiva de género, otros principios, tales como: el enfoque de derechos humanos, enfoque diferencial e interseccional, enfoque de infancia y adolescencia, perspectiva antidiscriminatoria y perspectiva intercultural. Por ello, se sugiere modificar el contenido de los artículos 3, 4, 22, 23, 33, 65, 66, 67 y 68, entre otros.
* Debe evitarse que la aplicación de la ley impacte en las entidades federativas que ya han avanzado en materia de movilidad y seguridad vial, por lo que se sugiere recabar las opiniones de entidades como la Ciudad de México y el Estado de México.
* En lo referente a los instrumentos financieros, se sugiere considerar el dictamen presupuestal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
* Sobre la mención al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, propone sustituir la referencia al artículo 9 para que diga artículo 8, en los artículos 70, 71, 72 y 73.
* Sobre las facultades de las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, sugiere explicitar las que corresponden a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
* Propone ampliar las facultades de las organizaciones de la sociedad civil en las etapas de diseño de la política de movilidad y seguridad vial, el diseño y evaluación del Programa Nacional, así como el diseño y actualización de la Plataforma Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
* Sugiere homologar el listado de autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial señaladas en el artículo 8, con las que se contemplan en el artículo 77 del Proyecto de Ley General. Se precisa que en el artículo 8 no se incluyó a las autoridades municipales.
* Recomienda revisar la compatibilidad de las auditorías de impacto con la contraloría y auditoría del Sistema Nacional de Movilidad, de manera que ambos procedimientos sean compatibles y no se dupliquen actividades.
1. En fecha 17 de noviembre de 2021, la **Coordinación de lo Consultivo, de la Dirección General de lo Consultivo y de Contratos y Convenios, de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la** **Secretaría de Gobernación**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:
* De la lectura del proyecto de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, no se advierte ninguna mención, ni que se confiera atribución alguna a la Secretaría de Gobernación.
* De la lectura del artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y del Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación, no se advierte que ésta cuente con facultades en materia de movilidad y seguridad vial.
* El derecho a la movilidad contemplado en el artículo 11 constitucional, establece 4 libertades: entrar y salir del país, viajar por el territorio nacional y mudarse de residencia.
* La reforma constitucional en materia de movilidad publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, obliga al Estado a proporcionar los medios necesarios para que las personas puedan desplazarse.

Esta obligación debe ser cumplida por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en coordinación con las autoridades estatales y municipales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

* Con fundamento en la fracción V del artículo 27 de la misma Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la facultad de la SEGOB es respecto a la movilidad o tránsito humano, englobando: la migración, emigración, transito, retorno, asilo y refugio; temas que no son tratados en el objeto o cuerpo de la ley propuesta.
1. En fecha 17 de noviembre de 2021, la **Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano**, emitió opinión a favor con modificaciones, señalando principalmente lo siguiente:
* Es necesaria su aprobación, puesto que permitiría el cumplimiento de mandatos constitucionales que no se han regulado, principalmente lo establecido en el artículo 73, fracción, XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, puesto que la materia aún no se encuentra regulada en nuestro universo de ordenamientos jurídicos.
* Asimismo, se cubre la necesidad de contar con lineamientos mínimos para el funcionamiento de un ámbito tan complejo como lo es el de la movilidad, que atiende a diversas personas usuarias, tanto de vehículos motorizados, que incluyen los particulares, los servicios de transporte y carga, los no motorizados y las peatonas, siendo estos últimos el objetivo prioritario para esta norma.
* Se deben realizar adecuaciones en el apartado de Glosario contenido en el artículo 3, pues hay definiciones que no se retoman a lo largo del articulado, además de hacer precisiones puntuales.
* El Programa Nacional que se propone se debe sustituir por una Estrategia Nacional, estableciéndola como el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno, pues ello no implicaría carga presupuestal y utiliza elementos ya existentes, estableciendo lineamientos para tomar en consideración.
* Se propone la utilización del Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) que es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el Ordenamiento Territorial y el Desarrollo Urbano, que está actualmente en desarrollo por parte de la SEDATU, esto para sustituir la Plataforma Nacional que resulta en impacto presupuestal por la infraestructura requerida para su creación y mantenimiento y así asegurar su interconexión e interoperabilidad y evitar la duplicidad de sistemas y plataformas tecnológicas.
* Con relación a lo anterior, se establece la creación de bases de datos e indicadores, los cuales serán recolectados por las dependencias y entidades federales en la materia, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y formarán parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.
1. En fecha 18 de noviembre de 2021, la **Unidad Coordinadora de Vinculación y Participación Social de la Secretaría de Salud**, remitió opinión, señalando principalmente lo siguiente:
* Se considera que la pretensión de otorgar facultades a la Secretaría de Salud, es materia de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y no de una Ley General, cuya finalidad es promover la concurrencia de los 3 órdenes de gobierno, para un fin específico.
* Precisa que el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, es la unidad administrativa de la Secretaría de Salud, responsable de dirigir la política nacional en materia de prevención de lesiones ocasionadas por accidentes, promover la celebración de acuerdos de coordinación con instituciones de salud públicas, sociales y privadas para el desarrollo de las acciones en materia de atención prehospitalaria y la capacitación comunitaria en la atención inmediata de accidentes, así como la implementación de estrategias y acciones tendientes a disminuir la morbilidad y mortalidad consecuencia de las lesiones accidentales, en beneficio de la población mexicana.

**VIGÉSIMA.** Quienes emitimos el presente dictamen, estimamos a bien señalar que la presente Ley incorpora diversas disposiciones contenidas en las iniciativas presentadas por la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena el 30 de abril de 2019, del el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario de Morena, presentada el 22 de mayo de 2019, de la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, presentada el 21 de mayo de 2021 y por de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentada el 16 de junio de 2021.

**VIGÉSIMA PRIMERA.** Como comisiones dictaminadoras, queremos reconocer el trabajo que ha realizado la Coalición Movilidad Segura, la cual está conformada por más de 60 organizaciones de la sociedad civil y especialistas, con presencia en 25 entidades federativas del país y, debe destacarse, ha impulsado este proceso legislativo desde el año 2014. En este sentido, estimamos a bien señalar a cada integrante: familiares de víctimas de siniestros viales, Bicitekas A.C., Céntrico S.C., Reacciona por la Vida A.C., Abogados con Cámara, Aguas con la Bici A. C., Alcaldía de la bicicleta de CDMX, Alianza por la Movilidad Activa, A.C., ANASEVI, A.C., Asoc. de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México, A.C., Asociación Queretana de Ciclismo A.C., Bici Ori Paz, BiciEscuela Aguascalientes y BYCS Aguascalientes, Bicired México, Bicirutas Tepic, Bien A.C., Bike AdvendTours, Bukis a la Calle, CADENA, CicloTurixes A.C., Consejo Ciclista Poblano, CAMINA, Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., Caminatubela,, Centro de Atención a la Mujer Trabajadora de Chihuahua, Cesvi México, Chihuahua En Bici A.C., Cholula en Bici, City Manager Lab, Ciudad Activa, Click Por Amor Abróchalos ,Colectivo Ciclocultural Coyote Bike Rider, Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla, Construyendo Ciclovías Rurales, Cultura Vial, El Poder del Consumidor, En Bici Sí Zamora A.C., Ensenada Se Mueve, Espacio Público, Filosofía y Letras Fridas En Bici A.C., Fundación Tláloc, Fundación Xihmai A.C., Huiziquetla “Pedaleando Andamos”, Iniciativa por la Movilidad sustentable y segura, MANU VIVE AC, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, J.A.I.M.E. , Libre a bordo, Libre Acceso, A.C., Liga Peatonal, Liga Peatonal, México Previene, Movilidad para todxs, Movilidad y Desarrollo México, Movimiento de Activación Ciudadana A.C. (MovAC), Mujeres en Movimiento (Women in Motion), Oaxaca por la Movilidad, Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida, PeatonesPrimero, Peatonline, Polibikes, Proacción por mi Comunidad A.C., Puebla Vigila A.C., Pueblo Bicicletero, Red salvaguarda, Red Urbana, Refleacciona con Responsabilidad A.C., REMEMOS, Ruedas del Desierto A.C., Tecate en bici, Transita Seguro, Transporte Digno Puebla, UCIQ -Unión de Asociaciones de Ciclistas de Querétaro, URBE León, Víctimas de Violencia Vial A.C., Vida Sobre Ruedas (CSP A.C.), Visión urbana 2029, Vixi Escuela A.C., WRI México, Ximahi y Movilidad para todos

Por lo expuesto y fundado en las consideraciones vertidas anteriormente, los y las integrantes de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el siguiente:

**D. TEXTO NORMATIVO Y RÉGIMEN TRANSITORIO.**

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**ÚNICO*.*** Se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vialpara quedar como sigue:

**LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**TÍTULO PRIMERO**

**Disposiciones Generales**

**CÁPITULO I**

**Objeto de la Ley**

**Artículo 1.** La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

* 1. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamientode las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;
	2. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
	3. Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción, XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
	4. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;
	5. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
	6. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;
	7. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;
	8. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;
	9. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y
	10. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 2.** Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

**Artículo 3.** Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

1. 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, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;
2. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;
3. 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;
4. Atención médica pre-hospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica 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 hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;
5. Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;
6. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
7. 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;
8. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 30 de la presente Ley;
9. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;
10. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
11. Discriminación por motivos de discapacidad. Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;
12. Diseño universal. Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;
13. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida**,** la salud y la integridad durante sus traslados;
14. 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;
15. 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;
16. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;
17. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
18. 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;
19. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;
20. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;
21. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;
22. Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados deefectos 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;
23. 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;
24. 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; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;
25. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;
26. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
27. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
28. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;
29. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;
30. Ley: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
31. Motocicleta: 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 cms 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;
32. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
33. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;
34. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;
35. Observatorios: Los observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;
36. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
37. 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;
38. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
39. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2° de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;
40. Personas 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;
41. 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;
42. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
43. Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
44. 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;
45. 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;
46. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;
47. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
48. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;
49. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;
50. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;
51. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;
52. 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;
53. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 28 de la presente Ley;
54. Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
55. 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;
56. 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;
57. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no sólo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;
58. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;
59. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;
60. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;
61. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;
62. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
63. 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 les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;
64. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;
65. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
66. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
67. Vía pública: Todo 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;
68. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y
69. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

**CAPÍTULO II**

**De los principios de movilidad y seguridad vial**

**Artículo 4.** Principios de movilidad y seguridad vial.

La administración pública federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. 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 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;
5. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
6. 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;
7. 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;
8. 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;
9. 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;
10. 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;
	1. 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;
	2. 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;
	3. 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;
	4. 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;
	5. 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 por siniestros de tránsito es prevenible;
	6. 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;
	7. 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;
	8. 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;
	9. 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
	10. 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.

**Artículo 5.** Enfoque Sistémico y 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, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

1. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
2. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán 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;
3. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
4. 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;
5. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a las personas usuarias de la vía;
6. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar 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;
7. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
8. 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; y
9. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

**CAPÍTULO III**

**De la jerarquía de movilidad**

**Artículo 6.** Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

1. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
2. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
3. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
4. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
5. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

**Artículo 7. Responsabilidad subjetiva en el tránsito.**

Para garantizar una movilidad segura y reducir muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, deberán asumir mayor responsabilidad subjetiva, en la forma de transitar, las personas usuarias de vehículos motorizados. De esta manera, quienes tienen mayor responsabilidad son las personas conductoras de vehículos motorizados y, en menor medida, las personas usuarias vulnerables y quienes usan medios no motorizados.

Se promoverán criterios y condiciones cuyo objetivo es evitar los siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el territorio nacional; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.

**TÍTULO SEGUNDO**

**De la Política Pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**

**CAPÍTULO I**

**El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la política nacional, sectorial y regional**

**Artículo 8.** Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será 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.

**A.** El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

1. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
2. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
3. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y
4. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad 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.

La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

**B.** El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades:

1. 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 organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;
2. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
3. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Nacional;
4. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de las entidades federativas y de los municipios;
5. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;
6. 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, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;
7. Formular y aprobar la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;
8. Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, incluyendo fuentes;
9. Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;
10. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;
11. Determinar los distintos tipos de vías del territorio nacional, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;
12. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:
13. Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
14. Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
15. Definan las especificaciones técnicas del parque vehicular;
16. Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente.
17. Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;
18. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;
19. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;
20. Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Nacional y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;
21. Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Nacional, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;
22. Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;
23. En aquellas entidades federativas con territorio insular, establecer los mecanismos de participación de los municipios correspondientes dentro del Sistema, y
24. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

**Artículo 9.** De la política nacional.

La política nacional de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley, los que para tal efecto emita el Sistema Nacional, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

**CAPÍTULO II**

**Del derecho a la movilidad**

**Artículo 10.** 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.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

1. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
2. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
3. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
4. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
5. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
6. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
7. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
8. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
9. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
10. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

**Artículo 11.** El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

**Artículo 12.** De la seguridad Vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

1. 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;
2. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;
3. Vehículos seguros: Los que, con sus características cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;
4. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
5. Atención médica prehospitalaria: Establecimiento de 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 sinestros viales, en términos de las leyes aplicables, y
6. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán 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.

**Artículo 13.** El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

**Artículo 14**. De la accesibilidad.

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 discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

**Artículo 15.** Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

1. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
2. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;
3. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y
4. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

**Artículo 16.** De la eficiencia.

Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

**Artículo 17.** De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

**Artículo 18.** Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

**Artículo 19.** Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

**Artículo 20.** De la calidad.

Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

**Artículo 21.** El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

**Artículo 22.** De la inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

**Artículo 23.** Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

1. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.
2. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.
3. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.
4. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística.
5. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

**Artículo 24.** Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

En todo proceso de carácter administrativo, 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:

1. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
2. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
3. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;
4. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;
5. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y
6. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es Parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

**CAPÍTULO III**

**Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo 25.** Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Nacional y publicada en el Diario Oficial de la Federación.

**Artículo 26.** Formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Para la formulación de la Estrategia Nacional se deberá observar, al menos, lo siguiente:

1. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
2. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del país e interurbanos, rurales e insulares con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;
3. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
4. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
5. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
6. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
7. 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, e
8. Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

**Artículo 27.** Visión a largo plazo de la Estrategia Nacional.

La Estrategia Nacional tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo nacional de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y en su caso actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del país. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

1. El Sistema Nacional formulará y aprobará la Estrategia Nacional;
2. Una vez aprobada la Estrategia Nacional, se publicará en el Diario Oficial de la Federación, y
3. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

**CAPÍTULO IV**

**Sistema de Información Territorial y Urbano**

**Sección Primera**

**Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano**

**Artículo 28.** Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano.

El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Nacional con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás legislación aplicable.

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, 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, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos, entidades federativas y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 29.** Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.

La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por las siguientes:

1. Base de Datos sobre información de movilidad, y
2. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.

**Sección Segunda**

**De las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.**

**Artículo 30.** Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

1. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable;
2. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
3. Operadores de servicios de transporte;
4. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
5. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
6. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
7. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
8. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
9. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
10. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
11. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
12. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
13. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

**Artículo 31.** Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de las entidades federativas al Sistema de Información Territorial y Urbano.

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, las entidades federativas, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información de las entidades federativas deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

**CAPÍTULO V**

**Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial**

**Sección Primera**

**Política de Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo 32.** Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

1. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
2. 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;
3. Impulsar programas y proyectos de movilidad con 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;
4. 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;
5. 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;
6. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
7. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño 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;
8. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
9. 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 sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
10. 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;
11. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
12. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
13. 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;
14. 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;
15. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
16. 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;
17. 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.
18. 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;
19. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y
20. 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.

**Artículo 33.** Movilidad con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

1. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.
2. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.
3. 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 el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

**Sección Segunda**

**De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura**

**Artículo 34.** De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean 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, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa, en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, los distintos órdenes de gobierno deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

**Artículo 35.** Diseño de la red vial.

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

1. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y
2. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

**Artículo 36.** Criterios para el diseño de infraestructura vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

1. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

1. Aceras pavimentas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
2. Iluminación que permita el transito nocturno y seguro de personas peatonas;
3. Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
4. Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;
5. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;
6. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;
7. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;
8. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
9. 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 a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías**.** El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;
10. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;
11. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

1. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;
2. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
3. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;
4. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;
5. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y
6. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

**Artículo 37.** De la Infraestructura Vial.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

1. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y
2. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte de la Federación, entidades federativas y municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

1. Rurales
2. Semirurales;
3. Urbanas;
4. Predominantemente urbanas.

**Artículo 38.** Estándares para la construcción de infraestructura vial.

Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Los tres órdenes de gobierno deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

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. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción federal o estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

**Artículo 39.** Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

El Sistema Nacional emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

**Artículo 40.** Espacios públicos de diseño universal.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

**Artículo 41.** Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

1. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y
2. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

**Artículo 42.** De los estudios técnicos.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

**Artículo 43.** Sistemas integrados de modalidades de transporte.

Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

Las autoridades estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

**Artículo 44.** Del servicio de transporte público.

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro, frecuente y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas o modalidades de cobro que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en sus respectivos ámbitos de competencia, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar el desplazamiento de los estudiantes de educación básica, media superior y superior a sus centros educativos, así como de las personas trabajadoras a sus centros de trabajo.

**Artículo 45.** Control de los servicios de transporte.

Cada autoridad en materia de transporte en los tres órdenes de gobierno definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta Ley.

Los instrumentos de control expedidos para la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que las entidades federativas, municipios y demarcaciones de la Ciudad de México no podrán sobre regularlos.

**Artículo 46.** Instrumentos de control de operación del transporte.

Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

1. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;
2. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
3. Control y registro de conductores.

**Artículo 47.** De la información del transporte.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, establecerán unidades 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.

**Artículo 48.** Modernización del parque vehicular.

A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

Las autoridades competentes podrán establecer los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

**Sección Tercera**

**De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito**

**Artículo 49.** Modalidades a la circulación de vehículos.

Las autoridades competentes 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 y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

**Artículo 50.** Medidas mínimas de tránsito.

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 de estas, 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.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

1. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
2. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
3. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:**a)** 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.

**b)** 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.

**c)** 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.

**d)** 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.

**e)** 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

**f)** 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. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
2. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;
3. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
4. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
5. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
6. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
7. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;
8. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;
9. La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. 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:a) 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. b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal.
10. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y
11. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Las entidades federativas y municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

**Artículo 51.** Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

**Artículo 52.** De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

La Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable 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, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer 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, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

**Artículo 53.** Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

La Federación, las entidades federativas y los municipios, emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:

1. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;
2. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación, y
3. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones.

**Artículo 54.** Del registro e información de la atención médica prehospitalaria.

Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, 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.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable.

**Artículo 55.** De los estándares de vehículos nuevos.

Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de la Infraestructura de la Calidad, así como a los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.

La autoridad competente emitirá las regulaciones técnicas, con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.

La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, dispondrán que fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos den a conocer el desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión con base en los lineamientos o normativa que expida la autoridad en la materia.

Las autoridades federales y de las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

**Sección Cuarta**

**De los Instrumentos en materia de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda**

**Artículo 56.** Gestión de la demanda de movilidad.

La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades federales, de las entidades federativas y municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático.

**Artículo 57.** Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante 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.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas 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 las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar 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.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

**Artículo 58.** Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad y seguridad vial.

La Federación, entidades federativas y municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

**Artículo 59.** Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto 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, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

**Sección Quinta**

**Instrumentos financieros**

**Artículo 60.** Instrumentos de financiamiento.

Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno.

**Artículo 61.** Priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad y seguridad vial.

Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

1. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
2. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
3. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
4. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;
5. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;
6. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y
7. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

**Artículo 62.** Programas federales de inversión.

Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta Ley.

**Sección Sexta**

**De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial**

**Artículo 63.** De la sensibilización, educación y formación.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, 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.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

**Artículo 64.** De la sensibilización.

La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

1. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
2. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
3. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
4. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y
5. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

**Artículo 65.** De la educación.

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

1. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
2. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
3. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
4. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;
5. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
6. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
7. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y
8. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

**Artículo 66.** De la formación.

La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

**TÍTULO TERCERO**

**De la Distribución de Competencias**

**CAPÍTULO I**

**De la Distribución de Competencias y Coordinación**

**Artículo 67.** De la Federación.

Corresponde a la Federación, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:

1. Promover, regular, coordinar, conducir y evaluar la política y gestión en materia de movilidad y seguridad del orden federal, de acuerdo con sus objetivos, metas, estrategias, y acciones;
2. Celebrar convenios de coordinación y concertación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de la presente Ley;
3. Promover la difusión sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial;
4. Promover que las políticas y acciones relacionadas con la movilidad y seguridad vial que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal ejecuten en coordinación con los gobiernos de las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con los sectores social y privado, cumplan con el objetivo establecido en la presente Ley y en el Plan Nacional de Desarrollo;
5. Promover que la construcción de obras de infraestructura y equipamiento para la movilidad urbana, interurbana, rural e insular; así como la construcción, mejoramiento y conservación de las vías generales de comunicación, se ejecuten de acuerdo con los principios y jerarquía de movilidad establecidos en la presente Ley;
6. Proponer los mecanismos de financiamiento necesarios en materia de movilidad y seguridad vial;
7. La expedición de las Normas Oficiales Mexicanas y la vigilancia de su cumplimiento en las materias de movilidad y seguridad vial, y
8. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 68.** De las Entidades Federativas.

Corresponde a las entidades federativas:

1. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 del presente ordenamiento;
2. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;

1. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
2. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;
3. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;
4. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
5. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
6. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
7. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;
8. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
9. Otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos correspondientes bajo los criterios de la presente Ley;
10. Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares;
11. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;
12. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;
13. Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, en materia de protección al medio ambiente;
14. Armonizar las leyes o los reglamentos de tránsito aplicables en su territorio, con lo establecido en la presente Ley;
15. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;
16. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley;
17. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;
18. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
19. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;
20. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y
21. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 69.** De los municipios.

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

1. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;
2. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas de la entidad federativa correspondiente y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
3. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
4. Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
5. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
6. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
7. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
8. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
9. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad;
10. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
11. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;
12. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
13. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
14. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;
15. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;
16. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;
17. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;
18. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;
19. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;
20. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;
21. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;
22. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;
23. En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, seguro y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y
24. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 70.** De las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

Corresponde a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México:

1. Participar en el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;
2. Promover la elaboración, implementación y evaluación de planes integrales de seguridad vial, en el ámbito de su competencia;
3. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
4. Promover, en coordinación con las entidades federativas y con otros municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;
5. Coordinarse con otros municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de movilidad, y los demás que de estos deriven;
6. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad y seguridad vial, y
7. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 71.** Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano las siguientes atribuciones:

1. Integrar el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 del presente ordenamiento;
2. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio nacional, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;
3. Brindar asesoría técnica a las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en el Título Segundo de la presente Ley;
4. Coordinarse con los gobiernos de las entidades federativas y municipios, a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
5. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;
6. Brindar asesorías y asistencia técnica a los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que lo soliciten, para la ejecución y planeación de programas, obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;
7. Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;
8. Colaborar, con las dependencias federales correspondientes, en el establecimiento de la normatividad en materia de seguridad vehicular e incorporación de dispositivos, atendiendo a las mejores prácticas internacionales en la materia;
9. Desarrollar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, políticas de movilidad, con base en los programas y acciones que emita la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
10. Promover e impulsar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, el establecimiento de sistemas de transporte público, uso de vehículos no motorizados de transporte y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;
11. Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial;
12. Suscribir, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de realizar planes, proyectos, programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad, transporte y seguridad vial;
13. Realizar programas y campañas para fomentar una nueva cultura de movilidad segura y activa a fin de promover la seguridad vial, para lo cual deberá coordinarse con las autoridades correspondientes de las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con otras dependencias y entidades o el sector privado;
14. Colaborar, a través del convenio respectivo, con la Secretaría de Educación Pública en la incorporación de contenidos relacionados con la movilidad y la seguridad vial dentro de los planes de estudio de todos los niveles educativos, y
15. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 72.** Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:

1. Integrar el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 del presente ordenamiento;
2. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la realización, manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional;
3. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;
4. Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal;
5. Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte federal;
6. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial;

1. Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;
2. Fungir como instancia revisora de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
3. Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos, puentes y vías férreas de jurisdicción federal que se adentren en los centros de población, con las entidades federativas, los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;
4. Coordinar la planificación de rutas e infraestructuras que se adentren a los centros de población en zonas insulares, con las entidades federativas, los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;
5. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;
6. Participar en el sistema de evaluación de vehículos nuevos previsto en el artículo 56 de esta Ley;
7. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;
8. Vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia, y
9. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 73.** Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

Corresponden a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:

1. Remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular;
2. Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;
3. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;
4. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;
5. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y
6. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 74.** Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:

1. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
2. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
3. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;
4. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
5. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;
6. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 50, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y
7. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 75.** Mecanismos de coordinación y colaboración.

Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Para tal efecto, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, serán las siguientes:

1. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
2. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
3. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
4. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes;
5. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;
6. Las dependencias o entidades competentes de las entidades federativas;
7. Las dependencias competentes de los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y
8. Los institutos de planeación de las entidades federativas, de los municipios y los de carácter metropolitano.

Las atribuciones en materia de esta Ley de las entidades federativas, de los municipios, y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se ejercerán a través de las dependencias y entidades que señalen sus propios ordenamientos o que sean designadas para tal efecto.

**CAPÍTULO II**

**Convenios de Coordinación Metropolitanos**

**Artículo 76.** Convenios de coordinación metropolitanos.

En el caso de las zonas metropolitanas que correspondan a una entidad federativa, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar 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, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 77.** Convenios de coordinación metropolitanos interestatales e intermunicipales.

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas 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 la seguridad vial dentro de su territorio.

**Artículo 78.** Naturaleza de los convenios de coordinación metropolitanos.

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.

**CAPÍTULO III**

**De la participación social de las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales y zonas metropolitanas**

**Artículo 79.** Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, 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 y los gobiernos respectivos, para 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.

**Artículo 80.** A fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, las leyes de las entidades federativas deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.

**Artículo 81**. 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.

**Artículo 82**. Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de las entidades federativas, municipales, multimunicipales y metropolitanos, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 83**. Las entidades federativas establecerán las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación de los Observatorios, con base en esta Ley.

**TRANSITORIOS**

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

**SEGUNDO.** El Congreso de la Unión y las legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

**TERCERO.** El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

**CUARTO.** El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**QUINTO.** En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las entidades federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

**SEXTO.** Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado para los ejecutores del gasto responsables para el presente ejercicio fiscal y subsecuentes, y en caso de que se realice alguna modificación a la estructura orgánica de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, éstas deberán realizarse mediante movimientos compensados conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, por lo que no se incrementará su presupuesto regularizable ni se autorizarán ampliaciones al presupuesto de las mismas para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes como resultado de la entrada en vigor del presente Decreto.

**Senado de la República, a los 09 días del mes de diciembre de dos mil veintiuno.**

1. Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, 2011-2012, CDHDF, México, 2013, p.31 citado en *Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad*, SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020. Pp 21 [↑](#footnote-ref-1)
2. Tesis: I.4o.A.9 K (10a.) Tribunales Colegiados de Circuito, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Libro XIX, t. 3, Abril de 2013, p. 2254 citado en *Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad*, SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020. Pp 24 [↑](#footnote-ref-2)
3. *Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad*, SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020. Pp 25 [↑](#footnote-ref-3)
4. Radiografía de las Leyes de Movilidad en México”, Céntrico, noviembre de 2020. Disponible en: http://centrico.mx/docs/radiografia.pdf [↑](#footnote-ref-4)
5. Constitución Política de la Ciudad de México. Disponible en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion\_cdmx/Constitucion\_%20Politica\_CDMX.pdf [↑](#footnote-ref-5)
6. *Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad*, SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020. Pp. 144 y 166. [↑](#footnote-ref-6)
7. Organización de las Naciones Unidas, Plataforma sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Accesible en: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/ [↑](#footnote-ref-7)
8. Organización de las Naciones Unidas (ONU). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030; Disponible en linea: http://www .who.inUroadsafety/decade\_of\_action/plan/spariish .pdf [↑](#footnote-ref-8)
9. Declaración de Estocolmo, Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020 https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm- declaration-spanish.pdf [↑](#footnote-ref-9)
10. Índice de Movilidad Urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO) [↑](#footnote-ref-10)
11. Céntrico, & Polea. (2019). La movilidad urbana sustentable en México. Propuesta regulatoria y programática. Obtenido de: http://comisiones.senado.gob.mx/desarrollo\_urbano/docs/climatico/p2\_5\_131119.pdf [↑](#footnote-ref-11)
12. Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: http://dgis.salud.gob.mx/cubos/. [↑](#footnote-ref-12)
13. Ávila-Burgos L, Ventura-Alfara C, Barroso-Quiab A, Aracena-Genao B, Cahuana-Hurtado L, Serván­ Mori E, Franco-Marina F, Cervantes-Treja A, Rivera-Peña G. Las lesiones por causa externa en México. Lecciones aprendidas y desafíos para el Sistema Nacional de Salud. Ciudad de México (MX): Instituto Nacional de Salud Pública; 201O. (Perspectivas en Salud Pública, Sistema de Salud. [↑](#footnote-ref-13)
14. Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD) México: DGIS, 2012 . Disponible en línea en: http://dgis .salud.gob.mx/cubos/ [↑](#footnote-ref-14)
15. Secretaria de Salud; Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad; Los siniestros de tránsito y la disca+pacidad . México, 2016; https://www.gob.mx/conadis/articulos/los-siniestros-de-transito-y-la-discapacidad?idiom=es [↑](#footnote-ref-15)
16. Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018. [↑](#footnote-ref-16)
17. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017. [↑](#footnote-ref-17)
18. Animal Político; "Aumentan siniestros de tránsito en México: diario matan a 32 personas y 81 resultan heridas"; Arturo Ángel; México; 12/11/2018, obtenido en el sitio:

https://www.animalpolitico.com/2018/11 /aumentan-siniestros-transito-muertos/ [↑](#footnote-ref-18)
19. Céntrico, *INFORME DE PEATONES Y CICLISTAS FALLECIDOS EN MÉXICO 2019*, 2019. http://niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-NUMV-2019.pdf [↑](#footnote-ref-19)
20. WRI México, *ASPECTOS CLAVE PARA LA FORMULACIÓN DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y*

*SEGURIDAD VIAL*, 2021. Disponible en: https://wrimexico.org/news/bolet%C3%ADn-de-prensa-presenta-wri-m%C3%A9xico-10-lineamientos-para-el-desarrollo-de-una-ley-general-de

 [↑](#footnote-ref-20)
21. Disponible en: https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas [↑](#footnote-ref-21)
22. SEDATU, 2019 Manual de calles, accesible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual\_de\_calles\_2019.pdf [↑](#footnote-ref-22)
23. Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad, SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020. Pp. 144 y 166. [↑](#footnote-ref-23)
24. Organización de las Naciones Unidas. Resolución 74/299 Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Disponible en: https://undocs.org/es/A/RES/74/299 [↑](#footnote-ref-24)
25. ZAGREBELSKY, Gustavo, “El derecho dúctil: ley, derechos, justicia”, pp. 116 - 118. [↑](#footnote-ref-25)
26. DÍAZ REVORIO, Francisco Javier, “Valores Superiores e Interpretación Constitucional”, Tirant Lo Blanch, p. 111. [↑](#footnote-ref-26)
27. *Ibid*., p. 116 [↑](#footnote-ref-27)
28. *Ibid*., p. 117. [↑](#footnote-ref-28)
29. *Ibid*., p. 117. [↑](#footnote-ref-29)
30. Organización Mundial de la Salud. Salve Vidas, Paquete de medidas técnicas de seguridad vial, 2017. p. 7 [↑](#footnote-ref-30)
31. Organización de las Naciones Unidas. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. p. 11 [↑](#footnote-ref-31)
32. *Ídem.* [↑](#footnote-ref-32)
33. Small, Martin y Breen, Jeanne, STARTUP GUIDE TO ISO 39001: ROAD TRAFFIC SAFETY, MANAGEMENT SYSTEMS. Disponible en: https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/developing\_standards/docs/en/ISO\_39001\_Startup\_Guide\_2017-06.pdf [↑](#footnote-ref-33)
34. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Auditorías de Seguridad Vial. Disponible en: http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Auditorias\_SV.html [↑](#footnote-ref-34)