



MOVILIDAD EN MÉXICO

PANORAMA LEGISLATIVO
Y NORMATIVO



céntrico

DIAGNÓSTICO
NORMATIVO EN MATERIA DE
MOVILIDAD

Céntrico*, Alejandra Leal Vallejo y Xavier Treviño Theesz

* Los autores agradecen el financiamiento del Instituto Belisario Domínguez para la realización de la investigación. Asimismo, agradecen las colaboraciones de Paola Lara Fernández y Javier Orizaga Romero.



SENADO DE LA REPÚBLICA

INSTITUTO BELISARIO DOMÍNGUEZ





SENADO DE LA REPÚBLICA
Instituto Belisario Domínguez

SENADOR MIGUEL ÁNGEL OSORIO CHONG
Presidente

RODRIGO ÁVILA BARREIRO
Secretario Técnico

MARTHA PATRICIA PATIÑO FIERRO
Directora General de Difusión y Publicaciones

DIAGNÓSTICO NORMATIVO EN MATERIA DE MOVILIDAD

ISBN:

Primera edición: marzo de 2021

INSTITUTO BELISARIO DOMÍNGUEZ,
SENADO DE LA REPÚBLICA
Donceles 14, Colonia Centro,
Alcaldía Cuauhtémoc
06020, Ciudad de México.

Conmutador: 57224800
Información: 57224803
Email: apoyotecnico.ibd@senado.gob.mx

D.R. ©
Proyecto Céntrico S.C.

DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Las opiniones expresadas por las y los autores de esta obra, no necesariamente reflejan la postura del Instituto Belisario Domínguez del Senado de la República.

Web <http://www.ibd.senado.gob.mx/>

Facebook IBDSenado

Twitter @IBDSenado

CONTENIDO

5 Introducción

6 A. Iniciativas en el Congreso en materia de movilidad

- 7 Iniciativas por legislatura
- 10 Iniciativas por grupo parlamentario
- 12 Iniciativas por legislador(a)

14 B. Propuestas de sociedad civil y especialistas en materia de movilidad

- 15 Informe especial sobre el derecho a la movilidad 2012
- 19 Propuesta de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial 2013 - 2017
- 24 Propuesta de Ley General de Seguridad Vial 2018 - 2019

28 C. Normativa nacional y local en materia de movilidad

- 29 Derechos constitucionales
- 31 Leyes generales y federales relativas a movilidad
- 37 Leyes y reglamentos federales sobre vías generales de comunicación
- 43 Leyes locales de movilidad

58 D. Normas Oficiales Mexicanas en materia de movilidad

- 59 Normas sobre autotransporte
- 60 Normas sobre infraestructura vial
- 61 Normas sobre vehículos
- 62 Normas sobre calidad del aire y emisiones

65 E. Identificación de mejores prácticas en materia de movilidad

- 66 Principios e instrumentos generales en leyes locales
- 68 Obligaciones e instrumentos respecto al sistema de movilidad
- 69 Mejores prácticas internacionales

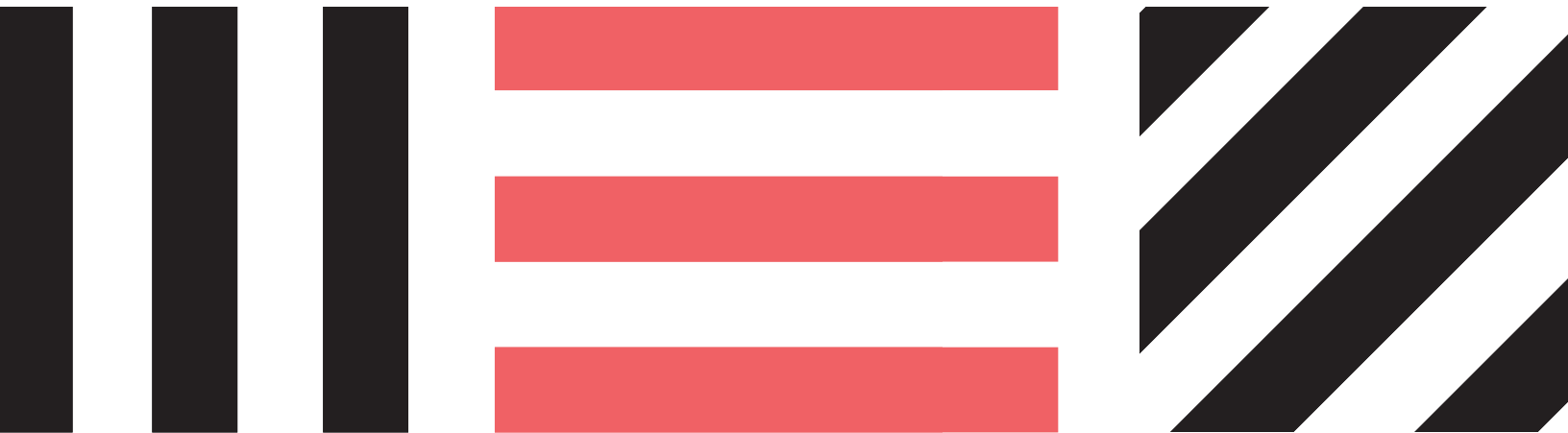
71 Referencias

INTRODUCCIÓN

- 1 El presente informe técnico-legal fue elaborado por el equipo de Céntrico para el Senado de la República a través del Instituto Belisario Domínguez. Tiene por objeto realizar una investigación y análisis jurídico en materia de movilidad a nivel nacional, en apoyo al trabajo legislativo, en el marco del proceso de aprobación de la reforma constitucional al Artículo Cuarto, que reconoce el derecho a la movilidad, y de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que deberá publicarse en 2021.
- 2 El documento consta de cinco secciones. La primera (sección A) expone las iniciativas en materia de movilidad presentadas en el Congreso (ambas cámaras), por legislatura, grupo parlamentario y legislador(a). La sección B expone las propuestas presentadas por sociedad civil y especialistas, a fin de convertirse en iniciativas legales en el Congreso. La tercera sección (C) presenta y analiza la normativa nacional y local en materia de movilidad, desde los principios constitucionales hasta las leyes estatales. La sección D enlista y describe las normas oficiales mexicanas existentes en la materia. Finalmente, la última sección (E) identifica las mejores prácticas en materia de movilidad.

A.

**INICIATIVAS EN EL CONGRESO
EN MATERIA DE MOVILIDAD**



- 3 Las iniciativas presentadas en el Congreso de la Unión en materia de movilidad están relacionadas con diversos temas de manera transversal como seguridad vial, transporte y desarrollo urbano. La metodología utilizada para identificar las iniciativas consistió en revisar las bases de datos de las páginas de la Cámara de Diputados, del Senado de la República y del Sistema de Información Legislativa (SIL) de la Secretaría de Gobernación a través de los cuatro temas clave señalados.
- 4 La búsqueda de información incluye las iniciativas de reforma o creación de nuevas leyes que fueron presentadas en la LXII [2012-2015] y LXIII [2015-2018] Legislaturas, así como las que se han presentado en lo que va de la LXIV Legislatura [2018-2021] en cada una de las Cámaras del Congreso, como cámara de origen o desde el Ejecutivo Federal. Para identificar la totalidad de iniciativas se consideraron las iniciativas pendientes, desechadas y retiradas, así como las que se encuentran en proceso como minutas enviadas a la Cámara revisora para las LXII y LXIII Legislaturas.
- 5 Para la LXIV Legislatura se consideró la totalidad de iniciativas pendientes, desechadas y retiradas, las que se encuentran en proceso como minutas enviadas a la Cámara revisora, además de las aprobadas, entendiendo como aprobadas las iniciativas que han pasado por todo el proceso legislativo y que han adoptado el estatus de Decreto, ya sea publicadas en el Diario Oficial de la Federación (DOF) o que se encuentran turnadas al Ejecutivo Federal para su publicación.

INICIATIVAS POR LEGISLATURA

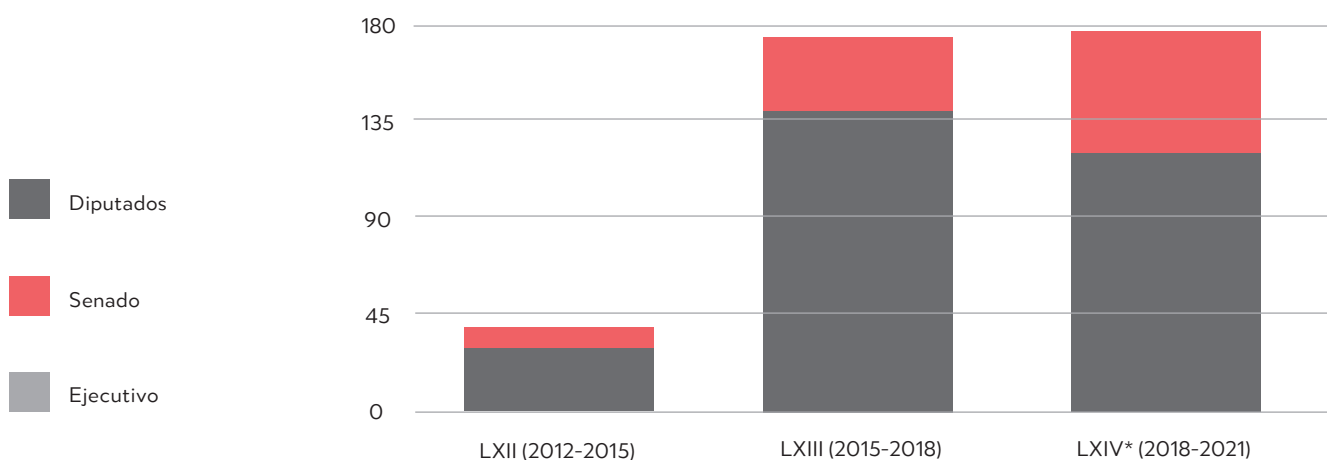
- 6 El ejercicio de revisión de las iniciativas presentadas en el Congreso se realizó a partir de la LXII Legislatura (2012-2015) debido a que el primer referente en México respecto al derecho a la movilidad es de 2012, cuando se publicó el Informe Especial del Derecho a la Movilidad (CDHDF & ITDP, 2012), que lo define como “*el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo*”, contextualizándolo como un derecho económico, social y cultural.
- 7 A partir de entonces, los temas de movilidad y seguridad vial se han ido posicionado cada vez más en la agenda pública de legisladores, grupos parlamentarios y partidos políticos, lo cual se confirma con el número de iniciativas presentadas en estos temas, pasando de 40 iniciativas en la LXII Legislatura, a 175 en la LXIII Legislatura y a 180 en la LXIV Legislatura (a diciembre de 2020 y dado que su término es en agosto de 2021, es posible que este número crezca). Para revisar los detalles de las iniciativas, revisar los anexos 1 y 2.

Tabla 1 Iniciativas presentadas por Legislatura en materia de movilidad y seguridad vial

Origen/Legislatura	LXII [2012-2015]	LXIII [2015-2018]	LXIV* [2018-2021]
Diputados	30	142	120
Senado	10	33	59
Ejecutivo	-	-	1
Total	40	175	180

* A diciembre del 2020

Gráfica 1 Iniciativas presentadas en materia de movilidad y seguridad vial



* A diciembre del 2020

- 8 Para identificar las iniciativas de manera desglosada, se presenta el estatus por Legislatura. De las 40 iniciativas presentadas en la LXII Legislatura, ninguna fue aprobada; en la LXIII Legislatura se aprobaron 18 iniciativas de un total de 175 (10.3% del total de iniciativas presentadas), y a diciembre de 2020 en la LXIV Legislatura se han aprobado 18 de un total de 180, es decir, 10% del total de iniciativas (Ver anexo 1, 2 y 3).

Tabla 2 LXII Legislatura

Origen/Estatus	Pendientes	Desechadas	Retiradas	Minutas	Minutas devueltas	Aprobadas	Total
Diputados	-	23	4	3	-	-	30
Senado	2	7	-	-	1	-	10
Total	2	30	4	3	1	0	40

Tabla 3 LXIII Legislatura

Origen/ Estatus	Pendientes	Desechadas	Retiradas	Minutas	Minutas devueltas	Aprobadas	Total
Diputados	2	93	22	6	3	16	142
Senado	8	17	-	4	2	2	33
Total	10	110	22	10	5	18	175

Tabla 4 LXIV Legislatura

Origen/ Estatus	Pendientes	Desechadas	Retiradas	Minutas	Minutas devueltas	Aprobadas	Total
Diputados	89	6	11	4	2	8	120
Senado	48	-	-	1	1	9	59
Ejecutivo	-	-	-	-	-	1	1
Total	137	6	11	5	3	18	180

INICIATIVAS POR GRUPO PARLAMENTARIO

- 9 Resulta relevante conocer cómo se han involucrado los grupos parlamentarios y las y los legisladores en la agenda pública de movilidad y seguridad vial para presentar iniciativas que generen cambios importantes en el contexto nacional durante la LXIV Legislatura. Al respecto se observa que el grupo parlamentario de Morena es el que ha presentado más iniciativas (44 en ambas cámaras), sin embargo, el nivel de aprobación de las propuestas presentadas es bajo (2.2%); a diferencia de los grupos parlamentarios del PAN (16%), MC (14%) y PRI (10%) que tienen un nivel de aprobación mayor respecto a sus iniciativas presentadas. En las dos tablas siguientes se muestran los datos por cada una de ambas cámaras.

Tabla 5 Iniciativas por promovente en la Cámara de Diputados LXIV Legislatura

Promovente	Iniciativas			Total
	Pendiente / desechada / retirada	En minutas	Aprobadas	
Morena	32	1	-	33
PAN	12	2	3	17
PRI	12	1		13
PT	2		-	2
MC	21	1	4	26
PES	5		-	5
PRD	6		1	7
PVEM	8	1	-	9
Sin partido	2	-	-	2
Ejecutivo*	-	-	1	1
Congreso de la CDMX	3	-	-	3
Congreso de Nuevo León	3	-	-	3
Total	106	6	9	121

*Se agrega la Iniciativa del Ejecutivo debido a que fue enviada a Diputados como cámara de origen.

Tabla 6 Iniciativas por promovente en el Senado de la República LXIV Legislatura

Promovente	Iniciativas			Total
	Pendiente / desechada / retirada	En minutas	Aprobadas	
Morena	12	-	1	13
PAN	11	1	2	14
PRI	4	1	2	7
PT	-	-	1	1
MC	15	-	2	17
PES	-	-	-	-
PRD	3	-	-	3
PVEM	2	-	1	3
Sin partido	-	-	-	-
Congreso de Nuevo León	1	-	-	1
Total	48	2	9	59

INICIATIVAS POR LEGISLADOR(A)

- 10 Otro aspecto para destacar es que algunos grupos parlamentarios cuentan con legisladores que se han convertido en promoventes relevantes en los temas de movilidad y seguridad vial, como se muestra en la siguiente tabla. Los diputados Javier Hidalgo (6) de Morena, Michel González (4) del PAN, Pablo Angulo (4) del PRI, Higinio del Toro (10) y Priscila González (3) de MC han sido los más activos en la Cámara de Diputados.

Tabla 7 Iniciativas por Legislador(a) en la Cámara de Diputados LXIV Legislatura

Grupo Parlamentario	Promovente	Iniciativas	Turnadas al Ejecutivo para publicación	Decretos	Temas
Morena	Dip. Javier Ariel Hidalgo Ponce	6	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Movilidad sustentable Seguridad vial Sobrepeso y obesidad
PAN	Dip. Karen Michel González Márquez	4	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Movilidad sustentable Transporte no motorizado Infraestructura
	Dip. Ernesto Alfonso Robledo Leal	1	-	1	<ul style="list-style-type: none"> Vehículos eléctricos Transporte privado
	Dip. Adolfo Torres Ramírez	1	-	1	<ul style="list-style-type: none"> Biciestacionamientos
	Dip. José Elías Lixa Abimerhi (PAN)	1	-	1	<ul style="list-style-type: none"> Transporte público Plataformas digitales
PRI	Dip. Pablo Guillermo Angulo Briceño	4	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Movilidad Seguridad vial Perspectiva de género
MC	Dip. Higinio del Toro Pérez	10	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Movilidad sustentable Ciclovías Bicicletas
	Dip. Ana Priscila González García	3	-	1	<ul style="list-style-type: none"> Movilidad del cuidado Automóviles híbridos y eléctricos Transporte
	Dip. Jorge Alcibiades García Lara	1	-	1	<ul style="list-style-type: none"> Seguridad vial
	Dip. Fabiola Raquel Guadalupe Loya Hernández	1	-	1	<ul style="list-style-type: none"> Automóviles híbridos y eléctricos
PRD	Dip. Raymundo García Gutiérrez	1	-	1	<ul style="list-style-type: none"> Transporte público Transporte privado Plataformas digitales
PVEM	Grupo Parlamentario	3	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Movilidad Vehículos Estacionamientos

- 11 Por su parte, en el Senado destacan por grupo parlamentario, el trabajo de los legisladores que en la siguiente tabla se describen. Los senadores más activos han sido Ricardo Monreal (4) y Primo Dothé Mata (3) por Morena, Víctor Fuentes (8) del PAN, Verónica Martínez (5) del PRI, Miguel Ángel Mancera (2) por PRD, y Samuel García (9), Clemente Castañeda (3), Patricia Mercado (2) e Indira Kempis (2) por MC.

Iniciativas por Legislador(a) en el Senado de la República LXIV Legislatura

Grupo Parlamentario	Promoviente	Iniciativas	Turnadas al Ejecutivo para publicación	Decretos	Temas
Morena	Sen. Ricardo Monreal Ávila	4	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentes de tránsito • Sanciones por exceso de velocidad • Autotransporte • Sistema de ferrocarriles
	Sen. Primo Dothé Mata	3	1	-	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad vial • Transporte privado
PAN	Sen. Víctor Oswaldo Fuentes Solís	8	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte privado y público • Plataformas digitales • Estacionamientos
	Sen. María Guadalupe Saldaña Cisneros	1	1	-	<ul style="list-style-type: none"> • Derecho a la movilidad
	Sen. Bertha Xóchitl Gálvez Ruiz	1	1	-	<ul style="list-style-type: none"> • Derecho a la seguridad vial
PRI	Sen. Verónica Martínez García	5	-	2	<ul style="list-style-type: none"> • Robo al autotransporte • Energías limpias para el transporte público • Infraestructura para el desarrollo urbano • Vehículos eléctricos e híbridos
PT	Sen. Nancy De la Sierra Arámburo	1	-	1	<ul style="list-style-type: none"> • Bicicletas y medios alternativos de transporte
MC	Sen. Samuel Alejandro García Sepúlveda	9	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Movilidad no motorizada • Movilidad sustentable • Participación ciudadana en la planeación • Uso de bicicleta
	Sen. José Clemente Castañeda Hoeflich	3	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Fondo Metropolitano • Discapacidad y accesibilidad
	Sen. Dora Patricia Mercado Castro	2	1	-	<ul style="list-style-type: none"> • Movilidad • Seguridad vial
	Sen. Indira Kempis Martínez	2	-	1	<ul style="list-style-type: none"> • Proximidad urbana • Vehículos eléctricos e híbridos
PRD	Sen. Miguel Ángel Mancera Espinosa	2	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Discapacidad y/o problemas de movilidad • Infraestructura urbana
PVEM	Grupo Parlamentario	3	-	1	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de bicicletas públicas • Vehículos eléctricos e híbridos • Educación ambiental para la sustentabilidad

B.

**PROPUESTAS DE SOCIEDAD CIVIL
Y ESPECIALISTAS EN MATERIA
DE MOVILIDAD**



- 12 La participación activa de la sociedad civil en la legislación nacional de movilidad es relativamente reciente, en especial en los últimos 6 años, y tiene la característica de un enfoque amplio del tema. En cambio, la participación de especialistas se ha centrado generalmente en aspectos puntuales sobre todo en regulaciones secundarias, locales y normas oficiales mexicanas. En esta sección se describe las acciones de organizaciones civiles y especialistas en movilidad sustentable, en la legislación nacional.

INFORME ESPECIAL SOBRE EL DERECHO A LA MOVILIDAD 2012

- 13 En 2012 el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, una organización sin fines de lucro trabajó junto con la Comisión de Derechos Humanos del entonces Distrito Federal, un informe especial sobre el derecho a la movilidad (CDHDF & ITDP, 2012). Fue la primera vez que se establecía el derecho a la movilidad como un concepto jurídico en la legislación mexicana. Las principales propuestas para las materias: regulatoria; institucional; presupuesto; información, monitoreo y evaluación; de aplicación y vigilancia de la ley; estrategias y acciones referentes a disponibilidad; a accesibilidad; y a calidad y aceptabilidad de dicho documento se transcriben en la siguiente tabla.

Tabla 8 Elementos propuestos por el Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad de 2012

Tema	Propuestas
En materia regulatoria	<ol style="list-style-type: none"> 1. Incluir en el marco regulatorio el reconocimiento expreso del derecho a la movilidad y de los estándares internacionales y obligaciones del Estado en la materia, introduciendo los elementos esenciales que componen este derecho (disponibilidad, accesibilidad, calidad y aceptabilidad) así como otros principios transversales a saber: la participación social y la existencia de recursos para la exigibilidad. Lo anterior deberá incluir al menos las leyes de transporte y vialidad, de obras públicas, de desarrollo urbano, ambiental, así como los reglamentos, normas y manuales que de estas se deriven, a fin de que se armonicen todas las disposiciones legales relacionadas con aquellos aspectos que impactan en el ejercicio del derecho a la movilidad. 2. Modificar el actual modelo de concesión individual del transporte público hacia un nuevo modelo basado en contratos de prestación de un servicio público por parte de entidades de naturaleza colectiva, que garanticen una operación adecuada y un mecanismo de recaudación que eliminen escenarios de competencia que pongan en riesgo la vida y la integridad de las personas, al tiempo de que cumpla con los requerimientos de disponibilidad, accesibilidad y calidad requeridos para garantizar su derecho a la movilidad. El nuevo modelo deberá garantizar el control público, definiendo derechos, obligaciones, controles, sanciones y compensaciones de los actores involucrados, a través de mecanismos legales que obliguen a las y los operadores de transporte a cumplir con estándares de operación óptimos (vehículos limpios, en buenas condiciones, programación de servicios, pautas de calidad y profesionalización del servicio) a la vez que garanticen la capacidad del Gobierno del Distrito Federal de vigilancia y sanción. 3. Reformar, y en su caso, crear las leyes, reglamentos, normas y manuales necesarios a fin de establecer criterios estrictos de accesibilidad y movilidad universal en toda la infraestructura vial y sistemas de transporte para que todas las personas puedan ejercer en la práctica sus derechos. Estos criterios deben incluir de manera prioritaria los derechos de peatones y ciclistas que garanticen que toda la infraestructura vial en la ciudad sea diseñada para incluir a todas las personas usuarias, y no restringirlos al uso de ciertas calles. La regulación deberá crear a la vez instrumentos de control como auditorías peatonales o ciclistas que aprueben los proyectos tanto de obra nueva como de remodelación de la infraestructura y equipamiento existente. Sobre esto, la legislación deberá incorporar los señalamientos establecidos en los puntos recomendatorios emitidos por la cdhdf para establecer la obligación relativa a que todos los sistemas de transporte sean accesibles físicamente a todas las personas y cuenten con las adecuaciones necesarias y supresión de las barreras arquitectónicas que actualmente impiden a las mismas desplazarse libremente. 4. Introducir reformas que permitan garantizar la participación efectiva de la sociedad en la planeación, ejecución y evaluación de proyectos de movilidad a través de instrumentos de planeación. 5. Regular la participación de la iniciativa privada mediante proyectos de prestación de servicios, a fin de lograr mayor eficiencia, menor riesgo y maximizar el beneficio socio-ambiental de las inversiones, y que garanticen el derecho a la movilidad de todas las personas sin discriminación.

En materia de marco institucional:

6. Prever la creación de un organismo regulador responsable de la planeación y control del transporte público y de la movilidad, que garantice la integración operacional, tarifaria, física e informativa de los distintos servicios y corredores de transporte en la Ciudad. Tal entidad deberá contar con representación de todos los organismos de transporte público, academia, de la sociedad civil organizada y será encargado de decidir sobre inversiones y operación, prestando especial atención a la interconexión entre sistemas de transporte, su distribución equitativa en el territorio, su calidad, así como a la accesibilidad de las personas y grupos en situación de vulnerabilidad.
7. Establecer un gabinete organizado en materia de Movilidad en el Gobierno del Distrito Federal, formado por las Secretarías de Transporte y Vialidad, Obras y Servicios, Medio Ambiente y Desarrollo Urbano, así como los Organismos y Sistemas de Transporte Colectivo Metro y Metrobús, Sistema de Transportes Eléctricos, Red de Transporte Público, y los demás que sean requeridos para coordinar acciones e impulsar estrategias de carácter integral.
8. Formalizar y reforzar las áreas especializadas en movilidad peatonal en la Autoridad del Espacio Público y de movilidad ciclista en la Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Secretaría del Medio Ambiente. Es necesario además garantizar presupuesto suficiente para su operación.
9. Asimismo, se deberán crear áreas de enlace de estos temas en las demás Secretarías que formen parte del gabinete organizado en materia de Movilidad así como en las delegaciones.

En materia de presupuestos

10. El gasto público es el primer elemento de planeación, y debe dirigirse al cumplimiento de las metas y objetivos que se determinen. Para garantizar el derecho a la movilidad, las inversiones deben orientarse prioritariamente a sostener la transformación del modelo de transporte concesionado que hoy mueve a uno de cada dos viajes en la ciudad, en un sistema de transporte integrado. La segunda prioridad debería asegurar que los viajes peatonales y en bicicleta sean realizados de manera segura y cómoda.
11. Asignar recursos en el Presupuesto Anual de la Administración Pública del Distrito Federal, de acuerdo a las metas y objetivos de la política pública de movilidad en el Distrito Federal, priorizando el mantenimiento, mejoramiento y la ampliación de las rutas de transporte público seguro, no contaminante y de alta capacidad, así como la infraestructura peatonal y en bicicleta de alta calidad.
12. Reducir al máximo las inversiones en infraestructura vial nueva si no está relacionada con proyectos de transporte masivo o movilidad no motorizada, priorizando el mantenimiento y optimización de la infraestructura existente.
13. Promover la transparencia, eficiencia, participación y congruencia de las prioridades presupuestales de la política de planeación, a través de la incorporación de grupos sociales, la implementación de mecanismos de transparencia y rendición de cuentas, la presentación desagregada –clara y accesible– de informes de presupuesto y fideicomisos, y la coordinación interinstitucional e interestatal para planear y regular el presupuesto público sobre la materia.
14. Modificar los criterios de asignación presupuestal de tal forma que la decisión de financiamiento de proyectos de movilidad esté sujeta a criterios sociales, ambientales y urbanos que permitan medir los beneficios y costos de cada opción.

En materia de planeación

15. Diseñar y adoptar un plan de acción, como, por ejemplo, un Plan Maestro de Movilidad, en el que el eje central sean las personas, que reconozca el derecho de la sociedad a contar con un sistema de movilidad suficiente, accesible, eficaz, seguro, sustentable y de calidad, que contemple y asegure la integración entre los diversos medios de transporte, espacio público e infraestructura, privilegiando aquellos modos de transporte y movilidad que generen beneficios más altos y la inclusión de las personas que se ubican en mayores condiciones de vulnerabilidad. Por ello, el Plan deberá tener un enfoque de derechos humanos, protección a grupos en situación de riesgo o vulnerabilidad, perspectiva de género y contar con metas a corto, mediano y largo plazo para su revisión periódica, mecanismos de coordinación interinstitucional y de participación ciudadana en la toma de decisiones que afecten el ejercicio del derecho, así como de transparencia y rendición de cuentas.
16. Garantizar la congruencia, vinculación y coordinación efectiva entre los distintos instrumentos de planeación, los programas de transporte y vialidad, de desarrollo urbano y de obra pública, a fin de generar una sinergia en el impacto de los proyectos que pueda incidir en la calidad y distribución de los viajes.
17. Formular un plan estratégico de reestructuración e integración de rutas y modos de transporte público colectivo, con una implementación en fases que considere, entre otros aspectos: el diseño y puesta en marcha de servicios de transporte, la infraestructura necesaria para la operación, especialmente la modernización de los centros de transferencia modal, la implementación de un sistema central de control operacional e información al usuario, el diseño, regulación e implementación de un sistema central de recaudo con mecanismos de transparencia y acceso a la información, y la creación de un modelo tarifario intermodal y una política de trasbordo.
18. Incluir en los programas de desarrollo urbano, criterios y regulación para promover un desarrollo urbano sustentable basado en reducir la necesidad de viajes largos o en automóvil privado, a través de: incentivar la densificación y los usos de suelo mixto en especial en las centralidades urbanas, potenciar suelo en desuso o subutilizado y promover la integración de vivienda, comercio y servicios con los sistemas de transporte, siempre en el marco de acciones que consideren la participación ciudadana y el respeto al medio ambiente.

19. Las personas no pueden ejercer el derecho a la movilidad si no disponen de información en cantidad y calidad suficiente, por lo que la disponibilidad de información debe estar acompañada de un adecuado procesamiento, análisis y presentación.
20. Crear un sistema de información a las personas usuarias que integre los datos de operación en tiempo real del sistema de transporte público, movilidad en bicicleta, movilidad peatonal y estacionamientos, de forma que se potencien las opciones de movilidad multimodal.
21. Generar y proporcionar información útil y de fácil entendimiento relativa a rutas, frecuencias y operación en general de las diferentes opciones de movilidad urbana, así como derechos de las personas y obligaciones de las y los operadores, para así facilitar el ejercicio del derecho.
22. Generar indicadores, informes y encuestas oficiales que permitan conocer más sobre el fenómeno de movilidad en el Distrito Federal, los progresos medibles, el respeto de los derechos humanos de las personas así como la percepción de las mismas en relación con el ejercicio de este derecho.

23. Reforzar los mecanismos de denuncias para garantizar, a través de ellos, una debida atención de las quejas; así como sistematizar la información que obra en los sistemas de registro de las mismas, para que esta información pueda ser aprovechada para el diseño de medidas tendientes a mejorar la prestación del servicio y como garantía de no repetición de los hechos denunciados.
24. Incrementar la capacidad técnica, los recursos humanos, económicos y de otra índole, para fortalecer los órganos de inspección y vigilancia en materia calidad en la prestación del servicio, así como de emisión de gases de efecto invernadero, tanto en los servicios de transporte públicos como concesionados; y en su caso, aplicar las multas y sanciones que correspondan.
25. Diseñar e implementar un mecanismo de supervisión independiente de la prestación de servicios concesionados, que contemple la participación ciudadana y la imposición de multas y otras sanciones en caso de incumplimiento, pudiendo incluso ir hasta la suspensión de la concesión del transporte.
26. Establecer mecanismos para la eliminación de la circulación las unidades que no cuenten con sistemas de combustión para control de emisiones y fomentar, a través de incentivos fiscales, el uso e investigación de tecnologías, prácticas y procesos que controlen, reduzcan o prevengan los niveles de emisiones perjudiciales de gases de efecto invernadero y otros efectos ambientales adversos producidos por el uso de transporte motorizado.
27. Hacer cumplir el sistema por puntos relativo a las licencias de conducir y el requerimiento de seguro obligatorio de responsabilidad civil a todas las y los conductores de vehículos motorizados.
28. Aplicar de manera efectiva el Reglamento de Tránsito en relación con la circulación (velocidades máximas, maniobras, preferencias) como el estacionamiento ilegal en banquetas, cruces peatonales, ciclovías o ciclocarriles.

29. Ampliar y expandir la red de transporte masivo de Metrobús, Metro y Transportes Eléctricos, así como la flotilla de la Red de Transporte Público, conforme a los lineamientos definidos y los análisis de costo-beneficio de alternativas, para mejorar la cobertura de las rutas en la ciudad.
30. Construir una red completa de infraestructura ciclista segura y de calidad, garantizando reglas de circulación claras para las y los ciclistas en todas las vías de la ciudad.
31. Generalizar las buenas prácticas en materia de movilidad no motorizada a todo el Distrito Federal, incluyendo las zonas periféricas: implementar banquetas y vías peatonales en todas las áreas de la ciudad, eliminando las barreras urbanas que limitan la movilidad no motorizada, para asegurar la protección de todas las personas y en especial aquellas que se ubican en condiciones de mayor desventaja.
32. Establecer zonas de tránsito calmado al interior de las colonias y en los centros urbanos y de barrio, que prioricen bajas velocidades y movilidad peatonal y ciclista que potencien la habitabilidad de las zonas y promuevan la movilidad de población en situación de mayor vulnerabilidad.
33. Ampliar el programa Ecobici a cada vez más colonias de la ciudad, y vincularlo con las redes de transporte masivo. Se debe complementar este sistema con otros esquemas de bicicletas compartidas para usos específicos como escuelas o centros de trabajo, e instalar biciestacionamientos de buena calidad en las terminales de transporte público.
34. Evaluar medidas de reducción de la demanda del automóvil privado, a través de impuestos por uso o tenencia, cargos por congestión, peajes, carriles de alta ocupación, vehículos compartidos, estacionamientos disuasorios, entre otros.
35. Impulsar proyectos de calle completa que incorporen todo el espacio vial de paramento a paramento en vías primarias y tengan previstos derechos de vía para transporte público, ciclistas y peatones, incluyendo criterios como alumbrado público, accesibilidad universal, áreas verdes de calidad, áreas para el transporte de carga, entre otros.

- 36. Garantizar la accesibilidad universal a todos los sistemas de transporte, para que sean accesibles físicamente a todas las personas y cuenten con las adecuaciones necesarias que permitan a las personas desplazarse libremente.
- 37. Establecer un esquema tarifario integrado del transporte público que reduzca los costos para las personas usuarias de menores recursos y enfoque los subsidios hacia los viajes social y ambientalmente más beneficiosos. Asimismo, establecer un sistema de recaudo integrado y el uso de un mismo medio de pago, que permita y facilite una intermodalidad efectiva física entre las líneas y sistemas, y evite largos tiempos de recorrido y espera entre diferentes modos.
- 38. Establecer criterios técnicos para el diseño del espacio público (infraestructura física y normas de convivencia) con base en la siguiente jerarquía: peatones y grupos en situación de vulnerabilidad (personas con discapacidad, mujeres embarazadas, personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes), ciclistas y vehículos no motorizados, transporte público, transporte de carga y vehículos particulares. El espacio público debe ser incluyente y proteger el derecho a la movilidad de todas las personas.
- 39. Garantizar la cobertura de sistemas alimentadores de transporte público en las colonias periféricas, para conectar de manera adecuada con las líneas de transporte masivo.

- 40. Crear un sistema integrado de transporte que establezca como principal prioridad la oferta de un servicio de gran calidad para las y los usuarios. En particular, modernizar y optimizar el sistema de transporte masivo en sus condiciones de operación y mantenimiento para que haya más y mejores vehículos, mejores estaciones, paradas y terminales, sistemas de control de la operación, priorizando las líneas de mayor demanda.
- 41. Mejorar la experiencia de viaje de las y los usuarios para garantizar su comodidad, seguridad, reducción de tiempos de recorrido y transbordo, a través de una inversión sostenida en proyectos ejecutivos y mejoras continuas.
- 42. Optimizar el espacio vial e incrementar el espacio para transporte público de superficie y no motorizado, buscando hacer eficientes las vialidades a través de la construcción y mantenimiento de carriles exclusivos en las vías primarias que por su nivel de congestión lo requieran.
- 43. Incrementar la inversión para mantener, crear, recuperar y revitalizar los espacios públicos, particularmente banquetas y espacios peatonales. El diseño e implementación de estos proyectos debe facilitar la participación y monitoreo ciudadano en especial de los vecinos involucrados.
- 44. Planear, regular y modernizar los Centros de Transferencia Modal a partir de criterios de intermodalidad, accesibilidad, comodidad de las personas, protección al medio ambiente.
- 45. Desarrollar campañas informativas así como módulos de atención en todos los sistemas de transporte, incluyendo los concesionados (por ejemplo, en las bases y terminales) para la prevención y erradicación de actos violentos como robos, asaltos, acoso –con especial atención a mujeres–, en las instalaciones de transporte y espacio público.
- 46. Implementar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas usuarias de todas las modalidades de transporte público de pasajeros, alentando la convivencia pacífica y respetuosa entre ellos.
- 47. Promover una cultura de movilidad en la ciudad, a través de campañas de sensibilización en las escuelas, instituciones públicas, medios de comunicación, entre usuarios y operadores, que difundan la importancia de este derecho, reduzca los índices de mortalidad por accidentes, mejore la convivencia social, el trato respetuoso en el transporte y espacio público y fomente una conciencia de la responsabilidad colectiva.
- 48. Impulsar proyectos de seguridad vial a través de la implementación de zonas de tránsito calmado en las zonas comerciales y residenciales, de forma que la velocidad en calles secundarias no sea mayor a 30 km/hr garantizando la accesibilidad efectiva y segura a las colonias.

PROPUESTA DE LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL 2013 - 2017

- 14 Las organizaciones de la sociedad civil Reacciona x la Vida, Bicitekas e ITDP establecieron un proceso de diseño de una Ley General en la materia en 2014, derivado de protestas contra una campaña de publicidad fallida en materia de seguridad vial, lo cual detonó este proceso de trabajo desde sociedad civil. El primer proyecto se presentó a los senadores de la LXII Legislatura Mario Delgado, Mariana Gómez del Campo y Jesús Casillas. En 2015 la organización WRI se sumó a este esfuerzo y se trabajó de forma conjunta para fortalecer el proyecto de iniciativa de Ley. En 2016 se presentó el proyecto a los senadores de la LXIII Legislatura Ana Lilia Herrera y Jesús Casillas. Sin embargo, el proyecto no se convirtió en una iniciativa formal al no encontrar suficiente eco en el gobierno federal ni de la mayoría parlamentaria.
- 15 La propuesta parte del principio de que la seguridad vial se convierta en una prioridad nacional para salvar miles de vidas, a través de una legislación nacional moderna, la aplicación de un concepto de *zero tolerancia* frente infractores, y una mayor participación y responsabilidad ciudadana. Asimismo, se trataba de impulsar una nueva cultura de la movilidad con base en la prioridad a los usuarios de acuerdo con la jerarquía (peatón, ciclista, usuario de transporte público y usuarios de transporte privado); la seguridad vial y la intermodalidad, para crear ciudades más humanas, prósperas y sustentables. Los objetivos centrales del proyecto de iniciativa de ley fueron los siguientes:
- Establecer un estándar mínimo de movilidad y seguridad vial para todo el país, y garantizar que todas las personas gocen de un mínimo de calidad, accesibilidad y seguridad al desplazarse.
 - Contribuir al logro del objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la OMS de reducir en un 50 por ciento las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en México para 2020, suscrito por el Estado mexicano en 2011.
 - Establecer las bases y directrices mínimos para lograr una planeación urbana más humana en todo el país, que promueva esquemas de movilidad sustentable y segura.
- 16 El proyecto de iniciativa contiene propuestas en materia de dependencias y facultades; mecanismos de prevención e instrumentos de control para salvar vidas; y mecanismos de protección, en particular para el peatón y usuarios vulnerables; los cuales se presentan en las siguientes tablas.

Tabla 9 Propuesta de LGMMySV 2017 en materia de dependencias y facultades

Tema	Propuesta
Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial	<p>La Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>En materia de movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Elaborar el Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial cada 6 años; b) Elaborar los manuales para implementar los instrumentos de gestión de movilidad; c) Coordinar a los distintos órdenes de gobierno; d) Elaborar los lineamientos para elaborar los programas estatales y municipales de movilidad; e) Brindar asistencia técnica a las Entidades Federativas y Municipios en la elaboración de sus planes de movilidad, y en relación con los mecanismos de apoyo y financiamiento para implementar políticas públicas en materia de movilidad; f) Realizar la encuesta de movilidad g) Conducir el observatorio de movilidad; h) Realizar los reportes anuales de lesiones y muertes causadas por hechos de tránsito; i) Llevar a cabo auditorías de movilidad; j) Presentar a las dependencias conducentes propuestas de Normas Oficiales Mexicanas en materia de movilidad; k) Coordinar los Registros de hechos de tránsito, vehículos y conductores . <p>En materia de seguridad vial y prevención de hechos de tránsito:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Elaborar el Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial cada 6 años; b) Coordinar a los distintos órdenes de gobierno; a) Promover la elaboración de estudios sobre las causas de los hechos de tránsito; b) Fomentar la realización de investigaciones para prevenir hechos de tránsito; c) Fomentar la integración de grupos de trabajo para implementar acciones en materia de seguridad vial; d) Proponer medidas de carácter general para prevenir hechos de tránsito; e) Promover la participación ciudadana para prevenir hechos de tránsito; f) Adoptar medidas para prevenir hechos de tránsito; g) Fomentar en los programas de educación en materia de salud la orientación para prevenir hechos de tránsito; h) Promover la participación y capacitación de la comunidad en la prevención de hechos de tránsito y en primeros auxilios; i) Presentar a las dependencias conducentes propuestas de Normas Oficiales Mexicanas en materia de movilidad; j) Coordinar los Registros previstos en el presente capítulo;
Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial	<p>Formará parte de la Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y tendrá las siguientes atribuciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Recopilar la información necesaria en materia de hechos de tránsito para efectos de identificar las causas más comunes de los mismos; b) Desarrollar los indicadores necesarios para analizar los hechos de tránsito; c) Proporcionar a los usuarios la información confiable en materia de indicadores de seguridad vial; d) Analizar cuantitativa y cualitativamente los efectos de las acciones que lleve a cabo la Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad y las demás autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial.
Consejo Consultivo ciudadano-gubernamental de la Agencia	<ul style="list-style-type: none"> a) Órgano con representación de académicos, organizaciones de la sociedad civil, el sector empresarial y autoridades con capacidad para emitir opiniones sobre avances y retrocesos. Tendrá las siguientes atribuciones: <ul style="list-style-type: none"> • Emitir su opinión sobre la implementación de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial; • Estudiar los programas y estrategias en materia de movilidad y de seguridad vial; • Proponer las modificaciones que considere necesarios para mejorar el ordenamiento jurídico en materia de movilidad y seguridad vial; • Proponer políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial; • Apoyar a la Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en la elaboración de los lineamientos y manuales que éste debe emitir; • Integrar grupos de trabajo para analizar el ordenamiento jurídico y las políticas públicas en materia de movilidad.

Sistema de movilidad urbana – sistemas de transporte público	<p>Promoverá mecanismos de coordinación metropolitana para implementar sistemas integrados, multimodales y sustentables de transporte público y fijaría lineamientos para la evaluación del transporte público en las ciudades del país. El Sistema Integrado de Transporte Público se deberá desarrollar a partir de los siguientes parámetros:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Establecer una clasificación del transporte público b) Promover la complementariedad de los servicios de transporte público, bajo los parámetros de: <ul style="list-style-type: none"> • Articulación física que permita la combinación de infraestructura • Imagen homogénea; • Uso de los mismos mecanismos de pago; • Planeación y operación integrada; • Uso de los mismos sistemas de control e información c) Llevar a cabo acciones para implementar la multimodalidad e intermodalidad del transporte público; d) Implementar el desarrollo de Centros de Transferencia Modal que permita su multifuncionalidad y su integración con componentes habitacionales, comerciales y de usos mixtos. <p>Para llevar a cabo la evaluación de los servicios de transporte público se deberán de tomar en cuenta los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad • Eficiencia • Calidad • Cobertura • Diseño universal • Información • Seguridad
Sistema de movilidad urbana – Infraestructura vial	<p>La Federación, las Entidades Federativas y los Municipios deberán llevar a cabo la construcción de infraestructura vial bajo las siguientes directrices:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Bajo el enfoque de calles completas, la construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta la multiplicidad de los usuarios de la vía pública, con especial énfasis en los usuarios vulnerables. b) Intersecciones seguras. c) Pacificación del tránsito: estrategia que busca reducir el volumen y la velocidad del tráfico en una vía en particular mediante el uso de herramientas como: <ul style="list-style-type: none"> • Implementar calles de doble sentido para reducir la velocidad; • Aumentar la extensión de las banquetas; • Reducir los carriles de circulación de vehículos motorizados; • Construir camellones o isletas; • Establecer un límite máximo de velocidad de 30 km/h en zonas de tránsito calmado; y, • Establecer reductores de velocidad

Tabla 10 Propuesta de LGMYSV 2017 en materia de mecanismos de prevención e instrumentos de control

Tema	Propuesta
Límites de velocidad en zonas urbanas y carreteras	<ol style="list-style-type: none"> a) Con el fin de mitigar la velocidad de los vehículos automotores, el mayor factor de riesgo en calles y carreteras, se establecerá en todo el país un máximo de velocidad. (El reglamento de la ley establecerá el máximo de velocidad en función de las condiciones de los tramos). b) En las ciudades, los límites de velocidad no podrán superar los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • En vías primarias: 50 km/h. • En vías secundarias: 40 km/h. • En zonas de tránsito calmado: 30 km/h. • En zonas escolares, de hospitales, de asilos, de albergues y de casas hogar: 20 km/h.
Grado máximo de alcohol en la sangre en zonas urbanas y carreteras	<ol style="list-style-type: none"> a) Con el fin de mitigar el riesgo del manejo en estado de ebriedad, el segundo factor de riesgo en México, se fijará un límite de 50 miligramos de alcohol por cien mililitros de sangre o 0.25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, un estándar en concordancia con parámetros internacionales. b) Independientemente de las demás sanciones que se establezcan en los ordenamientos correspondientes, la sanción por conducir vehículos con un nivel de alcohol superior a los previstos en la presente Ley será la de arresto administrativo incommutable.
Programas aleatorios de alcoholimetría en zonas urbanas y carreteras	<ol style="list-style-type: none"> a) Facultaría a la federación, estados y municipios del país para implementar programas de pruebas aleatorias de alcoholemia en ciudades y carreteras. b) Mediante los programas de pruebas de alcoholemia, los agentes de seguridad podrán detener la marcha de vehículos de manera aleatoria y en puntos aleatorios o previamente designados, para aplicar pruebas de alcohol en aire espirado.

Visores ciudadanos	<ul style="list-style-type: none"> a) Crea la figura de observadores ciudadanos acreditados para participar en la vigilancia de operativos de alcoholimetría y prevención para garantizar su efectividad y transparencia. b) En cualquier caso, en las pruebas de alcoholemia podrán participar representantes de la sociedad civil debidamente acreditados por la autoridad.
Norma de fatiga en carreteras para conductores de autotransporte federal	<ul style="list-style-type: none"> a) El reglamento de la ley establecerá por primera vez que los conductores de autotransporte federal deberán tomar un descanso obligatorio, luego de un periodo determinado de conducción, con el fin de reducir riesgos por cansancio.
Requisitos mínimos para expedición de licencias	<ul style="list-style-type: none"> a) Establecerá los requisitos mínimos que deberán exigir las autoridades para expedir una licencia de conducir, como exámenes físicos, teóricos y prácticos. Así promoverá la responsabilidad y pericia necesarias para conducir. b) La ley obliga a implementar exámenes para otorgar la licencia de conducir, mediante la realización de pruebas psicofísicas, teóricas y prácticas específicas, que deberán cumplir con los requisitos mínimos previstos en el Reglamento.
Sistema de puntaje en licencias	<ul style="list-style-type: none"> a) Impulsará la implementación de un mecanismo de puntos en licencias de manejo, con objeto de sancionar—incluso con la pérdida de la licencia—a conductores que infrinjan las reglas seguras de tránsito.

Tabla 11 Propuesta de LGMysV 2017 en materia de mecanismos de protección

Tema	Propuesta
Seguro obligatorio de daños a terceros	<ul style="list-style-type: none"> a) Establece la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados a terceros. Las entidades federativas establecerán la normativa correspondiente b) Todos los vehículos motorizados deberán contar un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados cuyas características se establecerán en el Reglamento, el cual será responsabilidad del propietario. c) Los propietarios de vehículos podrán contratar este seguro con la institución de seguros que prefieran, siempre que cuente con autorización de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.
Fondo de seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> a) Crea un fideicomiso público, financiado por aportaciones de un porcentaje de las primas del seguro obligatorio. El fondo destinará recursos para llevar a cabo programas de prevención de accidentes viales b) El Fondo se constituirá como un fideicomiso público; c) El fideicomitente será la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; d) La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano elaborará las reglas de operación del fideicomiso de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y en el Reglamento; e) El fideicomiso contará con un Comité Técnico que presidirá la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y en el que participarán representantes de las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento; f) El Fondo Nacional de Seguridad Vial podrá recibir aportaciones del Gobierno Federal y de cualquier tipo de personas de derecho público o privado, así como las contribuciones que determinen las leyes respectivas g) El Fondo Nacional de Seguridad Vial recibirá un porcentaje de las primas del seguro obligatorio h) Tendrá las siguientes atribuciones. i) Llevar a cabo programas de prevención de hechos de tránsito de conformidad con lo establecido en esta Ley, el Reglamento, el Fideicomiso y las Reglas de Operación del mismo. j) En cualquier caso, las Entidades Federativas y los Municipios deberán cumplir los lineamientos que se emitan para efectos de poder recibir recursos del mismo. k) Ningún Municipio cuyo último censo establezca que cuenta con una población mayor de 15,000 habitantes, podrá recibir recursos del Fondo Nacional de Movilidad y Prevención de Hechos de Tránsito si no cuenta con un Plan de Movilidad y Seguridad Vial.

- 17 Por su parte, el 26 de abril de 2016 durante la LXIII Legislatura, el diputado Jonadab Martínez presentó la Iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos¹, cuyo objetivo era *establecer las bases, directrices y criterios para la planificación, regulación y gestión de la movilidad urbana sustentable como un elemento inherente del desarrollo urbano de los asentamientos humanos*, así como reconocer el derecho a disponer de un sistema de movilidad urbana sustentable. En la elaboración de dichas reformas y adiciones participaron las organizaciones de la sociedad civil y especialistas siguientes: ITDP, Bicitekas, CTS Embarq, Reacciona por la Vida, Víctimas de Violencia Vial y Céntrico, tal como se menciona en los antecedentes legislativos de la iniciativa. Dicha iniciativa fue retirada.
- 18 El 13 de septiembre de 2016, el Senador Francisco Búrquez presentó la iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU). En el proceso de discusión se incluyeron elementos de la iniciativa descrita anteriormente en el capítulo de movilidad, como es el reconocimiento de la jerarquía de movilidad (art. 73) y la definición de movilidad. El decreto de la LGAHOTDU fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016².
- 19 Además, el equipo de la Comisión Especial de Movilidad de la Cámara de Diputados, presidida por el Diputado Jonadab Martínez, trabajó en la integración de una propuesta de iniciativa de Ley General de Seguridad Vial, la cual retomó la propuesta desarrollada por sociedad civil en 2016, y fortaleció el proyecto mediante mesas de trabajo desarrolladas en marzo y abril de 2017 en las cuales participaron organizaciones de la sociedad civil, especialistas, representantes de distintas dependencias del poder Ejecutivo, sector privado y academia.
- 20 El 27 de septiembre de 2017, diversos diputados integrantes de todos los grupos parlamentarios representados en la Cámara de Diputados presentaron la Iniciativa con proyecto de decreto por la que se expide la Ley General de Seguridad Vial³. Dicho trabajo fue encabezado por el Diputado Jonadab Martínez García, y además contó con el apoyo de más de 100 firmas de diputados de distintas fuerzas políticas, entre éstas las de los Coordinadores Parlamentarios, que se unieron a un proyecto a favor de la vida de los usuarios de la vía pública. Se señala en los antecedentes de la iniciativa, las aportaciones realizadas por ITDP México, Bicitekas, El Poder del Consumidor, Word Resources Institute, México (WRI), Reacciona Por la Vida, Víctimas de Violencia Vial, Céntrico y Entorno Industrial. Sin embargo, las Comisiones a las cuales se turnó la iniciativa en la Cámara de Diputados no emitieron el dictamen correspondiente.

1 Iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/63/2016/abr/20160421-VII.html#Iniciativa8>

2 Decreto por el que se expide la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y se reforma el Artículo 3o. de la Ley de Planeación. http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5462755&fecha=28/11/2016

3 Iniciativa que expide la Ley General de Seguridad Vial, suscrita por el diputado Jonadab Martínez García e integrantes de la Comisión Especial de Movilidad y de diversos grupos parlamentario <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/63/2017/sep/20170927-II.html#Iniciativa2>

PROPUESTA DE LEY GENERAL DE SEGURIDAD VIAL 2018 - 2019

- 21 Al inicio de la LXIV Legislatura, en octubre de 2018, organizaciones de la sociedad civil y especialistas buscaron a las recién creadas comisiones para dar continuidad al trabajo en la materia, tanto en el Senado de la República como en la Cámara de Diputados: la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad y, la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad respectivamente, ambas comisiones ordinarias con facultad de dictaminación.
- 22 El 7 de diciembre de 2018, tuvo lugar el inicio de las mesas de trabajo sobre la Ley General de Seguridad Vial con la nueva Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado, presidida por la Senadora Patricia Mercado. Al evento asistieron senadores, diputados, el Dr. Miguel Malo, representante de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en México, familiares de víctimas que murieron en accidentes de tránsito, la sociedad civil y representantes de gobiernos locales.
- 23 Distintos grupos de sociedad civil coordinados por Céntrico, Reacciona por la vida y Bicitekas, actualizaron el proyecto de iniciativa. Se retomó la propuesta trabajada en conjunto con la Comisión Especial de Movilidad de la LXIII Legislatura, en donde se contó con las aportaciones de Reacciona por la Vida, Víctimas de Violencia Vial, Céntrico, ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo), WRI (World Resources Institute, México), El Poder del Consumidor, Entorno Industrial y Bicitekas.
- 24 El 11 de febrero de 2019, se presentó a senadores y diputados el proyecto de iniciativa de Ley General de Seguridad Vial desarrollada por la sociedad civil y especialistas⁴. Durante febrero y marzo de 2019, la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado en coordinación con Senadores y Diputados interesados, organizó 8 foros regionales en todo el país para reunir insumos para considerar en la iniciativa, y para comprender mejor los problemas locales y el vínculo con la gestión nacional de la seguridad vial. Estos foros se organizaron con representantes de los 32 estados, se llevaron a cabo en Ciudad de México, Hermosillo, Guadalajara, Monterrey, San Luis Potosí, Tlalnepantla, Mérida y Xalapa. El equipo coordinador de sociedad civil participó activamente en cada uno de foros para presentar la propuesta de iniciativa desarrollada.
- 25 Dicha iniciativa es resultado de un esfuerzo colectivo que se realizó durante seis años. El objetivo prioritario de la propuesta es 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.

⁴ Iniciativa Ley General de Seguridad Vial. Propuesta desarrollada por Sociedad Civil <http://centrico.mx/docs/LGSVVFpropuesta01-2019.pdf>

Tabla 12 Elementos de la propuesta de Ley General de Seguridad Vial 2019

Tema	Propuesta
Título Primero.	<p>La Ley tiene por objeto 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, para prevenir y reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así como para la ordenación y regulación del sistema de seguridad vial en el territorio nacional.</p> <p>Todas las medidas que deriven de la Ley, tendrán 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. Se establecen principios base para la seguridad vial, en donde destaca que todo accidente de tránsito es prevenible. Algo fundamental es el establecimiento de una jerarquía de usuarios para la prioridad en el uso de la vía pública, que deberá ser respetada en las políticas, planes y programas en materia de seguridad vial que se establezcan en el país, y que obedece al nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía, siendo esta: personas con movilidad limitada y peatones; usuarios de transporte no motorizado; usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; motociclistas; prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular automotor.</p>
Título Segundo.	<p>Denominado “Gestión de La Seguridad Vial”, Capítulo I, denominado “Del Sistema Nacional de Seguridad Vial”; se busca 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 su aplicación y eficacia.</p> <p>Por tal motivo, se crea el Sistema Nacional de Seguridad Vial, el cual tiene por objeto la implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, criterios, instrumentos, políticas, servicios y normas; que se establecen con el objetivo de garantizar el desplazamiento seguro de los individuos en las vías públicas, y que priorizarán en su contenido la consecución de las siguientes acciones específicas: Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial; Modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura; Uso de vehículos más seguros; Incidir en el comportamiento de los usuarios de las vialidades a efecto de disminuir los factores de riesgo; y mejorar los servicios de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.</p>
Título Segundo.	<p>Se establece quienes serán los integrantes del Sistema, los cuales serán: La Secretaría de Gobernación, quien lo presidirá; la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, quien ocupará la Secretaría Ejecutiva del Sistema, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; la Secretaría de Economía; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; la Secretaría de Educación Pública; la Secretaría de Salud; la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; la Secretaría de Turismo; la Policía Federal; los Gobiernos de las Entidades Federativas; un representante de cada una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocidas, y los titulares de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.</p> <p>En el Capítulo II denominado “De la distribución de competencias en materia de Seguridad Vial” se establece que la Federación (a través de las Secretarías de Gobernación, Seguridad y Protección Ciudadana, Salud, Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; de Comunicaciones y Transportes, de Economía, de Educación, y Hacienda y Crédito Público, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, coadyuvarán para el cumplimiento de las acciones de esta Ley de conformidad con las competencias previstas en el presente ordenamiento y demás instrumentos legales aplicables. En el Capítulo III, denominado “De la Secretaría Ejecutiva del Sistema” se mandata que esta realizara el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la seguridad vial y la gestión del tránsito de todos los usuarios de la vía pública.</p> <p>En el Capítulo IV, denominado “Financiamiento de la Seguridad Vial” se establece que serán instrumentos de financiamiento público de la seguridad vial el Fondo Nacional de Seguridad Vial (el cual se constituirá) y todos los demás instrumentos federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, que promuevan la seguridad vial. En el Capítulo V, denominado “Planeación de la Seguridad Vial” se establece que la Federación, Entidades Federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas, planes y programas de seguridad vial, a fin de prevenir y reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.</p>

Título Tercero.

Denominado “Infraestructura Vial” se busca aumentar la seguridad y la calidad de las vías públicas en beneficio de todos los usuarios de las vías, especialmente los más vulnerables; lo anterior mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura vial y el mejoramiento de planificación, diseño, construcción y el funcionamiento de las vías, teniendo en cuenta la seguridad vial. Asimismo, que, en materia de prevención de accidentes de tránsito, los distintos órdenes de gobierno, en el marco de sus atribuciones, deberán establecer políticas, planes y programas que, reconociendo la posibilidad del error humano, se encaminen a evitar muertes, lesiones y discapacidades, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

También se establece que el Gobierno Federal, emitirá las disposiciones administrativas necesarias sobre diseño vial seguro y dispositivos de control del tránsito, con el objeto de establecer estándares nacionales que puedan retomar las Entidades Federativas e incorporarlas en sus políticas de seguridad vial. Se establece que en el diseño de infraestructura vial segura deberán la Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México considerar criterios como: Planeación bajo el enfoque de calles completas, accesibilidad universal, intersecciones seguras, pacificación del tránsito y bajas velocidades.

Se estipula que los tres órdenes de gobierno tienen que llevar a cabo auditorías de seguridad vial, en las etapas de planeación, proyecto, construcción y operación de las vías públicas, conforme a las disposiciones administrativas que al efecto se admitan, con el fin de determinar segmentos de la vía pública que presenten riesgos para la seguridad. Se establece que todos los proyectos de infraestructura vial y la que esté en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial.

Título Cuarto.

Denominado “Uso de vehículos más seguros” se busca alentar el despliegue de mejores tecnologías de seguridad en los vehículos, combinando la armonización de las normas internacionales pertinentes y los sistemas de información a los consumidores. En este título se establece, que los vehículos que se comercialicen por primera vez dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos ya sean fabricados en el país o importados, deben cumplir con las regulaciones de seguridad que para tal efecto sean emitidas por la autoridad competente.

Se señala, que las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán consultar y cumplir las normas nacionales, normas o regulaciones internacionales vigentes o las que las sustituyan o actualicen, conforme a los dispositivos y pruebas de seguridad que establezca la autoridad competente; así como incorporar en dichos vehículos, los dispositivos de seguridad de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas aplicables y las especificaciones, que serán establecidos por la autoridad correspondiente, y realizar a través de evaluaciones de desempeño, las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento de las especificaciones aplicables.

Título Quinto.

“Usuarios de la Vía” lo que se busca es elaborar las disposiciones administrativas necesarias para lograr la homologación de las normas que rigen el comportamiento de los usuarios de las vías públicas, con la finalidad de aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco en motociclistas; reducir la conducción bajo los efectos del alcohol; establecer límites de velocidad y otros factores de riesgo. En este Título se establece que las autoridades de los tres órdenes de gobierno se coordinarán entre sí a efecto de que todo conductor sea titular de un número único de licencia a nivel nacional, empleando para ello las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información y comunicación, que permitan conocer el historial de los usuarios en todo momento y lugar. Para obtener la licencia de conducir se deberá aprobar el examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Se establece que La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; atenderán los lineamientos emitidos por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana que permitan la uniformidad en relación a los tipos de licencias y los requisitos emitidos por la autoridad competente para la obtención o renovación de las mismas; se apegarán a los lineamientos para la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores; y atenderán los lineamientos que emita la Secretaría de Salud para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico e institución que practique los exámenes mencionados en párrafo precedente.

Se establece que las autoridades en el ámbito de su competencia llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire espirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaría de Salud. Se establece que todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier accidente de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación; será responsabilidad del propietario del vehículo.

Se establece también que las Entidades Federativas deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones generales mínimas, las cuales son: Que los conductores deben contar con licencia vigente, o, en su caso permiso; la preferencia del paso de peatones en el cruce de vías públicas; velocidades máximas; utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados; el uso de tecnologías como medio auxiliar para la captación de infracciones; cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar 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 y expedida por la autoridad competente; todos los vehículos motorizados deberán contar con estándares de seguridad vial internacionales; el casco debe ser obligatorio para conductor y pasajeros de motocicletas, la prohibición de distractores al conducir; y la prohibición de conducir vehículos por la vía pública con los niveles de alcohol en la sangre que determine la autoridad competente.

“Atención Médica Prehospitalaria” se busca aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado. Las lesiones provocadas por los accidentes de tránsito deben tener una adecuada atención desde el primer momento, la cual es conocida como atención prehospitalaria. La falta de instrumentos y organización provocan limitaciones para desarrollar dicho cuidado, lo cual provoca una deficiente coordinación de la prestación del servicio de ambulancias, falta de vinculación entre unidades móviles de atención pre hospitalaria y unidades de atención médica, falta de un programa de regulación para la acreditación, certificación y profesionalización del personal de ambulancias, carencia de una preparación adecuada de todo el personal de asistencia e improvisación y habilitación de recursos humanos y materiales.

En este Título se establece que es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, implementar un sistema de atención médica prehospitalaria, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia, de acuerdo con la norma oficial mexicana aplicable; así como también coordinarse a efecto de homologar las sanciones aplicables al personal responsable de atención médica prehospitalaria, que de manera injustificada tarde más del tiempo establecido en los protocolos aplicables para arribar al sitio del siniestro después de haber recibido el aviso del centro que administre el número telefónico único de emergencias.

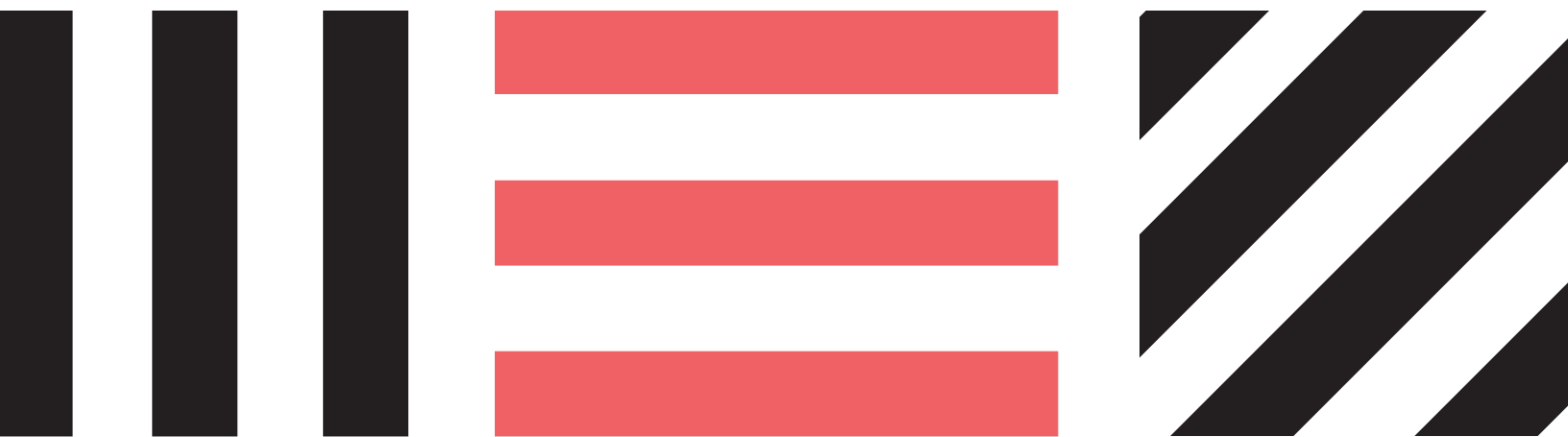
Denominado “Infracciones y Sanciones” se establece que la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones prevista en la Ley, recaerá en las dependencias y entidades de la administración pública encargadas de la seguridad vial de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su respectiva competencia, y que son responsables, a través de las unidades administrativas o áreas con facultad para realizar las funciones de inspección, verificación y control de tránsito y vialidad, de imponer las sanciones administrativas conforme a la normatividad federal o local vigente, según corresponda.

- 26 El 30 de abril de 2019, la senadora Patricia Mercado, presidenta de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad y el senador Martí Batres, presidente del Senado de la República en ese momento, presentaron la Iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley General de Seguridad Vial⁵. En la sección *III. Trabajo hacia una Ley General de Seguridad vial*, se indica que se tomó como base la iniciativa presentada por las organizaciones de la sociedad civil, y que se trata de una propuesta de carácter ciudadano ya que además se sumaron las inquietudes de autoridades y las personas en los Foros Regionales. Dicha iniciativa se turnó a las Comisiones de Zonas Metropolitanas y Movilidad, Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda y Estudios Legislativos, Segunda, su estatus es pendiente de dictamen.

⁵ Iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley General de Seguridad Vial http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2019/04/asun_3872581_20190430_1556632324.pdf



NORMATIVA NACIONAL Y LOCAL EN MATERIA DE MOVILIDAD



- 27 La *movilidad* es un término relativamente nuevo como bien jurídico a tutelar en el país. Hasta antes de 2013, cuando aparece la primera Ley de Movilidad en Jalisco, no había antecedentes normativos relacionados con el concepto. Su referencia regulatoria tenía tres elementos: el *transporte* cuando se refería a servicios de transporte, la *vialidad* cuando se refería a las calles y demás infraestructura relacionada, y el *tránsito* cuando se refería a la circulación de vehículos y peatones en la vía pública. Configuraban un entramado normativo pero no estaban relacionados necesariamente con un derecho constitucional, en todo caso tenían vinculación con varios de ellos, además de que en la mayoría de los casos tenían fundamentos normativos diferentes que derivaban en leyes y reglamentos inconexos entre sí.

DERECHOS CONSTITUCIONALES

- 28 En un proceso que comenzó en 2019⁶ y finalizó en diciembre de 2020, se incluyó el derecho a la movilidad en el artículo 4° Constitucional: “*Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad*”. Previamente, la única referencia regulatoria de la movilidad a nivel constitucional era el artículo 27, que si bien establece las bases para la gestión territorial y urbana, no lo vincula con un derecho.

⁶ Dictamen aprobado: https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/2/2019-12-05-1/assets/documentos/Dict_Puntos_Movilidad_y_SegVial.pdf

Tabla 13 Implicaciones de la movilidad en los derechos garantizados por la Constitución

Bien jurídico tutelado	Garantía constitucional	Implicaciones de movilidad
Derecho a la movilidad ⁷ : 1. Calidad de vida en el ejercicio de la movilidad 2. Acceso a empleo y servicios	No está prevista en la Constitución. Sin embargo, el artículo 27 Constitucional establece que “se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos” un derecho derivado de un imperativo abstracto que genera obligaciones al Estado ⁸ respecto a la gestión de las ciudades y en general cualquier asentamiento humano. Asimismo, se puede interpretar que deriva del derecho a la dignidad humana ⁹ .	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad, accesibilidad, cobertura, asequibilidad de los sistemas de movilidad.
3. Integridad física	El derecho a la protección de la vida y a la salvaguarda de la integridad física no está explícitamente reconocido en la Constitución, sin embargo sí lo está implícitamente ¹⁰ . El derecho a la vida y la integridad física se deriva del derecho a la dignidad humana ¹¹ . Los códigos penales y civiles establecen que no solo constituye un delito, sino que da lugar a una responsabilidad.	<ul style="list-style-type: none"> • Muertes y lesiones derivados de accidentes de tránsito.
4. Salud física	La protección a la salud está prevista en el art. 4° Constitucional: “Toda persona tiene derecho a la protección de la salud. ” El mismo artículo establece que “Toda persona tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte”.	<ul style="list-style-type: none"> • Muertes y enfermedades cardiovasculares, diabetes derivados de falta de actividad física y estrés. • Muertes y enfermedades bronco-respiratorias derivados de mala calidad del aire.
5. Medio ambiente	Art. 4° Constitucional: “Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho.”	<ul style="list-style-type: none"> • Cambio climático derivado de la emisión de gases y compuestos de efecto invernadero.
6. Personalidad	El derecho al libre desarrollo de la personalidad , definido como el derecho de todo individuo a elegir en forma libre y autónoma su proyecto de vida, se conceptualiza a partir del derecho a la dignidad humana ¹² . La pérdida de tiempo en la movilidad y los rompimientos familiares por accidentes de tránsito son afectaciones al libre desarrollo de la personalidad de las personas y sus familiares, en especial los niños.	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción a la calidad de vida y el potencial de las personas, y afecta el derecho a elegir en forma libre y autónoma su proyecto de vida, derivados de tiempo y recursos perdidos durante la movilidad cotidiana.
7. Salud psíquica	Se deriva del derecho a la dignidad humana y al derecho a la salud.	<ul style="list-style-type: none"> • Afectaciones psíquicas y físicas derivados del estrés causado por las emisiones de ruido.

Fuente: propia

⁷ El derecho a la movilidad se empieza a conceptualizar con el informe especial de la CDHDF (2012) https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Informe_esp_Movilidad.pdf, su inclusión en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México (2014) y en la Constitución de la Ciudad de México (2017).

⁸ Ver <http://www.fernandoescalante.net/el-lenguaje-del-articulo-27-constitucional/>

⁹ Ver incisos 3 y 6 de esta misma tabla.

¹⁰ Ver Tesis de Jurisprudencia 13/2002 <http://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Documentos/Tesis/1012/1012232.pdf>

¹¹ Tesis LXVI/2009 <http://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Documentos/Tesis/165/165813.pdf>

¹² Ver Tesis LXVII/2009 <https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Documentos/Tesis/165/165822.pdf>

LEYES GENERALES Y FEDERALES RELATIVAS A MOVILIDAD

- 29 En esta sección se analizarán las leyes generales y federales relacionadas con al menos algún elemento de la movilidad. En la tabla siguiente se enlistan estas disposiciones jurídicas:

Tabla 14 Leyes generales y federales relacionadas con movilidad

Sigla	Ley
LDATOS	Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares
LGAHOTDU	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
LGCC	Ley General de Cambio Climático
LGCFD	Ley General de Cultura Física y Deporte
LGS	Ley General de Salud
LGEEPA	Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente
LGIPD	Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad
LIEPS	Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios
LVGC	Ley de Vías Generales de Comunicación
LCPAF	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal
LVGC	Ley de Vías Generales de Comunicación
LCPAF	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

- 30 La reforma constitucional de 2020, en cuyo proceso de dictaminación se consideraron las iniciativas de las y los senadores Guadalupe Saldaña, Primo Dothé, Xóchitl Gálvez y Patricia Mercado, y que fue turnada al Ejecutivo el 3 de diciembre de 2020, tras haber sido aprobada en más de 17 Congresos Estatales; incluyó en el artículo 73, la facultad del Congreso para legislar en materia de movilidad y seguridad vial, estableciendo asimismo en el Segundo Transitorio, que el Congreso deberá expedir en 180 días una Ley General *en materia de movilidad y seguridad vial*. Previo a esta reforma, las materias relacionadas con movilidad están reguladas por diferentes leyes generales y federales que a continuación se describen.
- 31 La nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) de 2016 define la movilidad como la “*capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma*” (art. 3 fr. XXV). Esto es importante porque ni en la Constitución ni en la anterior LGAH se contemplaba la movilidad como un elemento en la gestión de los asentamientos humanos. Es relevante también señalar que las disposiciones relacionadas con movilidad en la LGAHOTDU se derivan del artículo 27 Constitucional, específicamente de la frase contenida en el tercer párrafo:

*“Se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de **planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población.**”*

- 32 En ese sentido, se reconoce el objetivo último de la movilidad “de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población” (Art. 70), es decir, no la movilidad en sí misma, sino el acceso físico que brinda. Asimismo, el art. 73 de la misma ley obliga a todos los niveles de gobierno a promover la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados al “reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular”. Además, se incluye por primera ocasión un título acerca de la movilidad, es decir se considera a la movilidad como elemento fundamental de la planeación urbana del país. El título se compone de un capítulo único que corresponde a los artículos 70, 71, 72 y 73.

Tabla 15 Implicaciones de la legislación nacional en el derecho a la movilidad

Impacto	Regulación
A1. Disponibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr V. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público; • LGAHOTDU art. 71 fr IX. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público; • LGAHOTDU art. 74. (...) Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de conurbaciones y de zonas metropolitanas (...) privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad;
A2. Calidad	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr IV. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia; • LGAHOTDU art. 75 fr VIII. (...) Se promoverá la adecuación de los reglamentos municipales que garanticen comodidad y seguridad en el Espacio Público, sobre todo para los peatones, con una equidad entre los espacios edificables y los no edificables; • LGAHOTDU art. 75 fr X. (...) Se establecerán los lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los Centros de Población asegure su continuidad, procurando una cantidad mínima de intersecciones, que fomente la Movilidad, de acuerdo a las características topográficas y culturales de cada región; • LGAHOTDU art. 75 fr XI. (...) Se deberá asegurar (...) la calidad formal e imagen urbana (...);
A3. Accesibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr I. Las políticas y programas de Movilidad deberán procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada. • LGAHOTDU art. 75 fr III. (...) Se deberá asegurar la accesibilidad universal y libre circulación de todas las personas, promoviendo espacios públicos que sirvan como transición y conexión entre barrios y fomenten la pluralidad y la cohesión social; • LGIPD Art. 16. Las personas con discapacidad tienen derecho a la accesibilidad universal (...), por lo que se deberán emitir normas, lineamientos y reglamentos que garanticen la accesibilidad obligatoria en instalaciones públicas o privadas, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras. • LGIPD Art. 19. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral. Para estos efectos, realizará las siguientes acciones: • Establecer mecanismos de coordinación con autoridades competentes y empresas privadas, a fin de elaborar normas y programas que garanticen a las personas con discapacidad, la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo; • Promover que en la concesión del servicio de transporte público aéreo, terrestre o marítimo, las unidades e instalaciones garanticen a las personas con discapacidad la accesibilidad para el desplazamiento y los servicios, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado;

A4. Asequibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • LGIPD Art. 19 fr. V. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (...) realizará las siguientes acciones: (...) Promover convenios con los concesionarios del transporte público a fin de que las personas con discapacidad gocen de descuentos en las tarifas de los servicios de transporte público.
A5. Cercanía	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr III. Las políticas y programas de Movilidad deberán promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y evitar la imposición de cajones de estacionamiento; • LGAHOTDU art. 71 fr VI. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes; • LGAHOTDU art. 75 fr IX (...) Se deberán definir los instrumentos, públicos o privados, que promuevan la creación de espacios públicos de dimensiones adecuadas para integrar barrios, de tal manera que su ubicación y beneficios sean accesibles a distancias peatonales para sus habitantes;
A6. Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr VIII. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;
A7. Logística de carga	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr XI. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) promover políticas que integren al transporte de carga (...);

Fuente: propia

- 33 En conclusión, la legislación permite el inicio de un enfoque sólido de movilidad en política pública y además existe en SEDATU un claro responsable a nivel federal, pero el marco legal e institucional todavía no está suficientemente aterrizado a fin de vincularlo con instrumentos específicos tanto regulatorios, de control, de planeación y financieros.
- 34 Un segundo enfoque a la regulación de la movilidad tiene que ver con sus efectos negativos sociales y ambientales, es decir que vulneran derechos de terceros individualmente o a toda la sociedad. Estos costos representan los que se externalizan por parte de los usuarios. Regular el control de estas externalidades es de interés público, y requieren normas eficientes para reducir y compensar estos impactos. Los efectos negativos socializados son sujetos a regulaciones diferentes, tal como se señala en la siguiente tabla.

Tabla 16 Implicaciones de la legislación nacional en los demás derechos

Impacto	Regulación
<p>B1. Cambio climático</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LGCC. Art. 33 fr. II. Los objetivos de las políticas públicas para la mitigación son: (...) reducir las emisiones nacionales, a través de políticas y programas, que fomenten la transición a una economía sustentable, competitiva y de bajas emisiones en carbono (...); • LGCC. Art. 33 fr. XII. Los objetivos de las políticas públicas para la mitigación son: (...) promover el incremento del transporte público, masivo y con altos estándares de eficiencia, privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano, público y privado; • LGCC. Art. 34 fr. II.. Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las Entidades Federativas y los Municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes: (...) Reducción de emisiones en el Sector Transporte: <ul style="list-style-type: none"> a) Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta. b) Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional. c) Elaborar e instrumentar planes y programas de desarrollo urbano que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades. d) Crear mecanismos que permitan mitigar emisiones directas e indirectas relacionadas con la prestación de servicios públicos, planeación de viviendas, construcción y operación de edificios públicos y privados, comercios e industrias. e) Establecer programas que promuevan el trabajo de oficina en casa, cuidando aspectos de confidencialidad, a fin de reducir desplazamientos y servicios de los trabajadores. f) Coordinar, promover y ejecutar programas de permuta o renta de vivienda para acercar a la población a sus fuentes de empleo y recintos educativos. g) Desarrollar instrumentos económicos para que las empresas otorguen el servicio de transporte colectivo a sus trabajadores hacia los centros de trabajo, a fin de reducir el uso del automóvil.
<p>B2. Calidad del aire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LGEEPA art. 110. Para la protección a la atmósfera se considerarán los siguientes criterios: <ul style="list-style-type: none"> I. La calidad del aire debe ser satisfactoria en todos los asentamientos humanos y las regiones del país; y II. Las emisiones de contaminantes de la atmósfera, sean de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico. • LGEEPA art. 112. En materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, los gobiernos de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios, de conformidad con la distribución de atribuciones establecida en los artículos 7o., 8o. y 9o. de esta Ley, así como con la legislación local en la materia: <ul style="list-style-type: none"> V. Establecerán y operarán sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación; VII. Establecerán requisitos y procedimientos para regular las emisiones del transporte público, excepto el federal, y las medidas de tránsito, y en su caso, la suspensión de circulación, en casos graves de contaminación; VIII. Tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar contingencias ambientales por contaminación atmosférica;

<p>B3. Seguridad vial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr VII. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad; • LGAHOTDU art. 71 fr X. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente; • LGS art. 162. Para los efectos de esta Ley, se entiende por accidente el hecho súbito que ocasione daños a la salud, y que se produzcan por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles. • LGS art. 163. La acción en materia de prevención y control de accidentes comprende: <ul style="list-style-type: none"> I. El conocimiento de las causas más usuales que generan accidentes; II. La adopción de medidas para prevenir accidentes; III. El desarrollo de investigación para la prevención de los mismos; IV. El fomento, dentro de los programas de educación para la salud, de la orientación a la población para la prevención de accidentes; V. La atención de los padecimientos que se produzcan como consecuencia de ellos, y VI. La promoción de la participación de la comunidad en la prevención de accidentes. • LGIPD Art. 19 fr. III. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (...) realizará las siguientes acciones: (...) Promover en el ámbito de su competencia programas y campañas de educación vial, cortesía urbana y respeto hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía y lugares públicos, así como para evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte público aéreo, terrestre o marítimo;
<p>B4. Congestión</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr XI. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) promover políticas que fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.
<p>B5. Actividad física</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LGCFD art. 3 fr III. El derecho a la cultura física y al deporte constituye un estímulo para el desarrollo afectivo, físico, intelectual y social de todos, además de ser un factor de equilibrio y autorrealización; • LGCFD art. 7. La Federación, las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán el adecuado ejercicio del derecho de todos los mexicanos y las mexicanas a la cultura física y a la práctica del deporte.
<p>B6. Ruido</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LGEEPA art. 155. Quedan prohibidas las emisiones de ruido, vibraciones, energía térmica y lumínica y la generación de contaminación visual, en cuanto rebasen los límites máximos establecidos en las normas oficiales mexicanas que para ese efecto expida la Secretaría, considerando los valores de concentración máxima permisibles para el ser humano de contaminantes en el ambiente que determine la Secretaría de Salud. Las autoridades federales o locales, según su esfera de competencia, adoptarán las medidas para impedir que se transgredan dichos límites y en su caso, aplicarán las sanciones correspondientes.
<p>B7. Subsidios</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr III. Las políticas y programas de Movilidad deberán (...) evitar la imposición de cajones de estacionamiento;
<p>B8. Uso del espacio público</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 71 fr II. Las políticas y programas de Movilidad deberán fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios.
<p>B9. Privacidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LDATOS art. 6. Los responsables en el tratamiento de datos personales, deberán observar los principios de licitud, consentimiento, información, calidad, finalidad, lealtad, proporcionalidad y responsabilidad, previstos en la Ley • LDATOS art. 7. Los datos personales deberán recabarse y tratarse de manera lícita conforme a las disposiciones establecidas por esta Ley y demás normatividad aplicable. La obtención de datos personales no debe hacerse a través de medios engañosos o fraudulentos. En todo tratamiento de datos personales, se presume que existe la expectativa razonable de privacidad, entendida como la confianza que deposita cualquier persona en otra, respecto de que los datos personales proporcionados entre ellos serán tratados conforme a lo que acordaron las partes en los términos establecidos por esta Ley. • LDATOS art. 8. Todo tratamiento de datos personales estará sujeto al consentimiento de su titular, salvo las excepciones previstas por la presente Ley. • LDATOS art. 12. El tratamiento de datos personales deberá limitarse al cumplimiento de las finalidades previstas en el aviso de privacidad. Si el responsable pretende tratar los datos para un fin distinto que no resulte compatible o análogo a los fines establecidos en aviso de privacidad, se requerirá obtener nuevamente el consentimiento del titular.

Fuente: propia

- 35 Un tercer elemento tiene que ver con los instrumentos para garantizar el cumplimiento efectivo de los derechos. Únicamente dos leyes (LGAHOTDU y LGCC) incluyen instrumentos, y los más relevantes están relacionados con planeación. La referencia en el Tercer Transitorio de la LGCC con subsidios es la más precisa referencia que se tiene a un instrumento de política pública que no sea de planeación.

Tabla 17 Instrumentos de garantía en la legislación nacional en

Impacto	Regulación
Instrumentos	<ul style="list-style-type: none"> • LGAHOTDU art. 72. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante: <ol style="list-style-type: none"> I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género; II. La gestión de instrumentos en la materia, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; tasas diferenciadas del impuesto de la tenencia que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados, entre otros, y III. La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad. • LGCC art. 64 fr. VI. La Estrategia Nacional (de Cambio Climático) deberá reflejar los objetivos y ambición de las políticas de mitigación y adaptación al cambio climático establecidas en la presente Ley y contendrá entre otros elementos, los siguientes: (...) Oportunidades para la mitigación de emisiones en (...) transporte (...); • LGCC art. 67. El Programa (Especial de Cambio Climático) deberá contener, entre otros, los elementos siguientes: (...) II. Las metas sexenales de mitigación, dando prioridad a las relacionadas con (...) transporte (...); III. Las metas sexenales de adaptación relacionadas con (...) infraestructura de transporte y comunicaciones (...); (...) VI. Oportunidades para la mitigación de emisiones en (...) transporte (...); • LGCC art. 82 fr III. Los recursos del Fondo (para el Cambio Climático) se destinarán a: (...) Desarrollo y ejecución de acciones de mitigación de emisiones conforme a las prioridades de la Estrategia Nacional, el Programa y los programas de las Entidades Federativas en materia de cambio climático; particularmente en proyectos relacionados con (...) desarrollo de sistemas de transporte sustentable; • LGCC Artículo Tercero Transitorio. Las dependencias y entidades de la administración pública federal centralizada y paraestatal, las Entidades Federativas y los Municipios deberán de implementar las acciones necesarias en Mitigación y Adaptación, de acuerdo a sus atribuciones y competencias para alcanzar las siguientes metas aspiracionales y plazos indicativos: (...) II. Mitigación: (...) c) Para el año 2020, acorde con la meta-país en materia de reducción de emisiones, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en coordinación con la Secretaría de Economía (...) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deberán haber generado en forma gradual un sistema de subsidios que promueva las mayores ventajas del uso de combustibles no fósiles, la eficiencia energética y el transporte público sustentable con relación al uso de los combustibles fósiles;

Fuente: propia

LEYES Y REGLAMENTOS FEDERALES SOBRE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN

- 36 La regulación federal relativa a vías generales de comunicación se regula a través de la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC) y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA) y el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (RTF). Los cuatro instrumentos normativos configuran el marco regulatorio de las calles bajo jurisdicción federal, y por lo tanto el ámbito de interés para las regulaciones locales.

Tabla 18 Implicaciones regulatorias de las leyes y reglamentos relativos a las vías generales de comunicación

Materia	Regulación
Ámbito de aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • LCPAF art 1o. La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del Artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías. • LCPAF art 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: <ul style="list-style-type: none"> I. Caminos o carreteras: <ul style="list-style-type: none"> a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero. b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios. V. Puentes: <ul style="list-style-type: none"> d) Nacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino.
Vías de comunicación	<ul style="list-style-type: none"> • LVGC art. 3o.- Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a otras Dependencias del Ejecutivo Federal: <ul style="list-style-type: none"> I. Construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación; II. Vigilancia, verificación e inspección de sus aspectos técnicos y normativos; III. Otorgamiento, o, interpretación y cumplimiento de concesiones; (...) IV. VI. Otorgamiento y revocación de permisos; • LVGC art 8o.- Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación, o cualquiera clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta Ley y sus Reglamentos. • LCPAF art 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares. • RTF art 2 XII CARRETERAS, las vías destinadas al tránsito de vehículos, incluyendo los servicios auxiliares y la infraestructura carretera vinculada a las mismas y el derecho de vía, cuando estén en alguno de los supuestos siguientes: <ul style="list-style-type: none"> a) Entronquen con algún camino de país extranjero; b) Comuniquen a dos o más entidades federativas, y c) Su construcción se haya hecho: <ul style="list-style-type: none"> 1. En su totalidad o en su mayor parte por la Federación; 2. Con fondos federales, o 3. Mediante concesión federal por particulares, estados o municipios. • RTF art 2 XIII. CARRETERA URBANA, el tramo de carretera que cruza por una zona urbana;

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Construcción y operación vial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LCPAF Art 6o.- Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales. • LCPAF art 8o.- Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para: <ol style="list-style-type: none"> I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo II. La instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación; III. Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos; IV. Los servicios de paquetería y mensajería; V. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros;La construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales; VI. El establecimiento de paradores, salvo cuando se trate de carreteras concesionadas; VII. La instalación de anuncios y señales publicitarias; VIII. La construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía IX. La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación; y X. El transporte privado de personas y de carga salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente Ley. • LCPAF art 22.- Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La Secretaría por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable. • LCPAF art 25.- (...) la Secretaría podrá convenir con los estados y municipios la conservación, reconstrucción y ampliación de tramos federales;
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Diseño vial y de control del tránsito</p>	<ul style="list-style-type: none"> • RTF Art 6.- Los dispositivos para el control del tránsito verticales, además de lo dispuesto en el presente Reglamento, deberán ceñirse a lo que establezcan las Normas Oficiales Mexicanas aplicables.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Cruces y zonas urbanas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LVGC Art 42. Los cruzamientos de vías generales de comunicación, por otras vías o por otras obras, sólo podrán hacerse por pasos superiores o inferiores, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La misma Secretaría podrá autorizar cruzamientos a nivel cuando las necesidades del servicio así lo exijan. • LCPAF art 25.- La Secretaría, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso, podrá prever la construcción de los libramientos necesarios que eviten el tránsito pesado por las poblaciones. La Secretaría, considerando la importancia del camino, la continuidad de la vía y la seguridad de los usuarios, podrá convenir con los municipios, su paso por las poblaciones, dejando la vigilancia y regulación del tránsito dentro de la zona urbana a las autoridades locales.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Autotransporte federal</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LCPAF art 33.- Los servicios de autotransporte federal, serán los siguientes: <ol style="list-style-type: none"> I. De pasajeros; II. De turismo; y III. De carga. • LCPAF art 34.- La prestación de los servicios de autotransporte federal podrá realizarlo el permisionario con vehículos propios o arrendados, de acuerdo a lo dispuesto en esta Ley y sus reglamentos, los tratados y acuerdos internacionales sobre la materia y normas oficiales mexicanas. • LCPAF art 40.- No se requerirá de permiso para el transporte privado, en los siguientes casos: <ol style="list-style-type: none"> I. Vehículos de menos de 9 pasajeros; y II. Vehículos de menos de 4 toneladas de carga útil. Tratándose de personas morales, en vehículos hasta de 8 toneladas de carga útil. <p>Lo anterior, sin perjuicio de que para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos se cumpla con las disposiciones legales aplicables.</p> • LCPAF art 41.- La Secretaría expedirá permiso a los transportistas autorizados por las autoridades estatales o municipales para el uso de caminos de jurisdicción federal que no excedan de 30 kilómetros y sean requeridos para la operación de sus servicios, en los términos del reglamento respectivo. • LCPAF art 42.- Las empresas dedicadas al arrendamiento de remolques y semirremolques con placas de servicio de autotransporte federal a que se refiere esta Ley, deberán registrarse ante la Secretaría, en los términos y condiciones que señale el reglamento respectivo. Asimismo, sólo podrán arrendar sus unidades a permisionarios que cubran los mismos requisitos que los permisionarios de servicio de autotransporte federal.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Autotransporte de pasajeros</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LCPAF art 46.- Atendiendo a su operación y al tipo de vehículos, el servicio de autotransporte de pasajeros se clasificará de conformidad con lo establecido en el reglamento respectivo. • LCPAF art 47.- Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate.

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Autotransporte de carga</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LCPAF art 50.- El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal. La Secretaría regulará el autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en vías generales de comunicación, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal. Los términos y condiciones a que se sujetará este servicio, se precisarán en los reglamentos respectivos. Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso, se requiere de permiso especial que otorgue la Secretaría, en los términos de esta Ley y los reglamentos respectivos. • LCPAF art 51.- Las maniobras de carga y descarga y, en general, las que auxilien y complementen el servicio de autotransporte federal de carga, no requerirán autorización alguna para su prestación, por lo que los usuarios tendrán plena libertad para contratar estos servicios con terceros o utilizar su propio personal para realizarlo.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Servicios auxiliares</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LCPAF art 52.- Los permisos que en los términos de esta Ley otorgue la Secretaría para la prestación de servicios auxiliares al autotransporte federal, serán los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> I. Terminales de pasajeros; II. Terminales interiores de carga; III. Arrastre, salvamento y depósito de vehículos; IV. Unidades de verificación; y V. Paquetería y mensajería.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Clasificación de vehículos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • RTF art 24.- Los vehículos que transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal, se clasifican en los siguientes grupos básicos: <ul style="list-style-type: none"> A. Grupo básico de clasificación por tipo de vehículo: <ul style="list-style-type: none"> I. Para el transporte de personas: <ul style="list-style-type: none"> f) Automóvil; g) Autobús; h) Midibús; i) Motocicletas; j) Vagoneta, y k) Vagoneta tipo Van. II. Para el transporte de carga: <ul style="list-style-type: none"> l) Camión Unitario Ligero; m) Camión Unitario Pesado; n) Camión Remolque; o) Tractocamión; p) Semirremolque; q) Remolque, y r) Vehículo Tipo Grúa. (...) III. Otros de tránsito excepcional: <ul style="list-style-type: none"> s) Tractores agrícolas; t) Instrumentos de labranza autopropulsados; u) Equipos autopropulsados para la construcción y Grúas Industriales; v) Vehículo de diseño especial dedicados al transporte de objetos indivisibles de gran peso o volumen; w) Bicicletas; x) Triciclos, y y) Vehículo Incompleto B. Grupo básico de clasificación de vehículos por el uso al que se destinen: <ul style="list-style-type: none"> I. Transporte Privado; II. Autotransporte Federal; III. Servicios auxiliares, y IV. Público Local. C. Grupo básico de clasificación de acuerdo a su configuración: <ul style="list-style-type: none"> I. Unitarios; II. Articulados, y III. Doblemente Articulados. D. Grupo básico de clasificación de acuerdo a su clase, nomenclatura y número de ejes: <ul style="list-style-type: none"> I. A2 Automóvil de dos ejes; II. B2 Autobús de dos ejes; III. B3 Autobús de tres ejes; IV. B4 Autobús de cuatro ejes; V. C2 Camión ligero o pesado (unitario) de dos ejes; VI. C3 Camión pesado unitario de tres ejes; VII. C2-R2 Camión Remolque de cuatro ejes;

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Clasificación de vehículos</p>	<p>VIII. C3-R2 Camión Remolque de cinco ejes; IX. C3-R3 Camión Remolque de seis ejes; X. C2-R3 Camión Remolque de cinco ejes; XI. T2-S1 Tractocamión articulado de tres ejes; XII. T2-S2 Tractocamión articulado de cuatro ejes; XIII. T2-S3 Tractocamión articulado de cinco ejes; XIV. T3-S1 Tractocamión articulado de cuatro ejes; XV. T3-S2 Tractocamión articulado de cinco ejes; XVI. T3-S3 Tractocamión articulado de seis ejes; XVII. T2-S1-R2 Tractocamión semirremolque-remolque de cinco ejes; XVIII. T2-S2-R2 Tractocamión semirremolque-remolque de seis ejes; XIX. T2-S1-R3 Tractocamión semirremolque-remolque de seis ejes; XX. T3-S1-R2 Tractocamión semirremolque-remolque de seis ejes; XXI. T3-S1-R3 Tractocamión semirremolque-remolque de siete ejes; XXII. T3-S2-R2 Tractocamión semirremolque-remolque de siete ejes; XXIII. T3-S2-R3 Tractocamión semirremolque-remolque de ocho ejes; XXIV. T3-S2-R4 Tractocamión semirremolque-remolque de nueve ejes; XXV. T2-S2-S2 Tractocamión semirremolque semirremolque de 6 ejes; XXVI. T3-S2-S2 Tractocamión semirremolque semirremolque de 7 ejes, XXVII. T3-S3-S2 Tractocamión semirremolque semirremolque de 8 ejes</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Control de vehículos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LCPAF art 35.- Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de su condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la Secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva. Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos. • RTF art 77.- Queda prohibido el tránsito de vehículos cuyas dimensiones excedan el alto, ancho o largo máximo permitido en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y demás disposiciones administrativas y técnicas que de éste emanen.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Control de conductores</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LCPAF art 36. Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44. El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo. La Secretaría llevará un registro de las licencias que otorgue. El reglamento respectivo establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Normas de seguridad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LCPAF art 36. Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes, deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, salvo que lo haga con tecnología de manos libres, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, o rebasar los máximos de velocidad, establecidos por la Secretaría. • LCPAF art 39.- Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima. • RTF art 95.- Todos los conductores de vehículos automotores en movimiento deberán: (...) <ul style="list-style-type: none"> II. Utilizar el cinturón de seguridad a la altura del reposacabezas; (...) IV. Abstenerse de utilizar aparatos de comunicación o entretenimiento que interfieran el manejo seguro del vehículo; • RTF TÍTULO TERCERO DE LOS VEHÍCULOS SUSCEPTIBLES DE TRANSITAR EN LAS VÍAS FEDERALES CAPÍTULO I DE LA CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS CAPÍTULO II DEL EQUIPO DE LOS VEHÍCULOS Y DE LAS UNIDADES DE TRÁNSITO EXCEPCIONAL

- RTF art 19. Los peatones que desobedezcan las órdenes de los semáforos específicos para el tránsito peatonal, serán sancionados mediante amonestación verbal que les haga el Policía Federal.
- RTF art 66.- Queda prohibido el tránsito en las vías federales a:
 - I. Personas montadas en animales;
 - II. Vehículos de tracción animal, y
 - III. Bicicletas, triciclos, trimotos y cuatrimotos en vías federales de acceso controlado.

El tránsito de bicicletas, triciclos, trimotos y cuatrimotos se permite sólo por el acotamiento de las vías federales que no sean de acceso controlado. La violación a la prohibición que establece este artículo, se sancionará mediante amonestación verbal.
- RTF art 98.- Los conductores deberán tener el debido cuidado para evitar atropellamientos y advertirán a los peatones de cualquier peligro, haciendo sonar la bocina para evitar contingencias.
- RTF TÍTULO CUARTO CAPÍTULO II DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

RTF Artículo 134.- La velocidad máxima para el tránsito de vehículos es la indicada en los dispositivos para el control de tránsito, siendo ésta hasta de:

 - I. 80 km/h para Camiones;
 - II. 95 km/h para autobuses, y
 - III. 110 km/h para cualquier otro vehículo distinto a los señalados en las fracciones I y II de este artículo.

Cuando en algún tramo de la carretera federal no haya dispositivo para el control de tránsito que fije el límite máximo de velocidad, ésta será la establecida en la tabla siguiente:

Carretera	Carretera urbana
Autobús 95 km/h (80 km/h noche)	Todos los vehículos: 50 km/h
Camión y Tractocaminón: 80 km/h (70 km/h noche)	
Cualquier otro vehículo: 100 km/h (90 km/h noche)	

- Artículo 141.- Para verificar que se respeten los límites de velocidad establecidos, los Policías Federales podrán contar con los instrumentos técnicos idóneos para detectar su inobservancia.
- RTF TÍTULO CUARTO CAPÍTULO III DE LA CONDUCCIÓN DE BICICLETAS Y TRICICLOS Y DE MOTOCICLETAS, TRIMOTOS Y CUATRIMOTOS

Artículo 168.- Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, trimotos o cuatrimotos tendrán los derechos y obligaciones establecidos en este Reglamento, que sean congruentes con la naturaleza de los vehículos que conduzcan y observarán, además, las siguientes disposiciones: I. Tratándose de bicicletas y triciclos: a) El conductor no deberá ser menor de doce años de edad; b) Ser acompañados solamente por las personas para las que existan asientos; c) Circular por el acotamiento de las vías federales, en caso de que no exista, por el carril de la extrema derecha, y no hacerlo en contra del flujo vehicular; d) Rebasar con cuidado a otros ciclistas, siempre y cuando éstos lo permitan al orillarse sobre el acotamiento o salir momentáneamente de la superficie de rodamiento; e) Transitar en forma autónoma sin asirse o sujetarse a otros vehículos; f) Transportar únicamente carga cuando no se afecte la estabilidad del vehículo ni la visibilidad del conductor; g) Utilizar aditamentos reflectantes; h) Usar casco protector y, en su caso, anteojos, tanto el conductor como sus acompañantes, y i) Circular por el carril o la pista especial para bicicletas adyacente a la vía federal, en caso de la existencia de aquélla.

II. Tratándose de motocicletas, trimotos y cuatrimotos: Jueves 22 de noviembre de 2012 DIARIO OFICIAL (Segunda Sección) a) El conductor no deberá ser menor de 18 años de edad; b) Ser acompañados solamente por el número de personas para el que existan asientos; c) Circular en todo tiempo con las luces encendidas; d) Usar casco protector y, en su caso, anteojos, tanto el conductor como sus acompañantes; e) Transportar únicamente carga cuando no se afecte la estabilidad del vehículo ni la visibilidad del conductor; f) No transitar sobre carriles de circulación contrario, y g) No entablar competencias de velocidad, arrancones o efectuar maniobras que pongan en riesgo la seguridad del tránsito o de terceros. Las bicicletas que utilicen motor para su propulsión serán consideradas dentro de la categoría de motocicletas.

Artículo 170.- Los conductores de vehículos de motor de cuatro o más llantas deberán respetar el derecho que tienen los vehículos de dos o tres llantas para usar un carril de circulación.

Artículo 171.- Las bicicletas y las motocicletas no podrán ser conducidas entre los carriles de tránsito o entre hileras adyacentes de vehículos.

Artículo 172.- El conductor de una bicicleta deberá transitar a la extrema derecha de la vía federal y proceder con el debido cuidado al pasar a un vehículo estacionado. Asimismo, no deberá transitar al lado de otra bicicleta, ni sobre las aceras. La infracción de la restricción establecida se sancionará con amonestación verbal.

Artículo 173.- Cuando exista una pista especial para bicicletas adyacente a la vía federal, los ciclistas no deberán transitar

- RTF art 2 XXIII. HECHO DE TRÁNSITO, suceso relacionado con el movimiento de vehículos, personas, semovientes o cosas en las vías federales, que tenga trascendencia jurídica;
- RTF art 183.- El conductor de cualquier vehículo implicado en un hecho de tránsito en el que resulten personas muertas o lesionadas, o bien se causen daños materiales a otros vehículos o propiedades, deberá detenerse inmediatamente en el lugar del evento o tan cerca de él como sea posible, y permanecer en dicho sitio hasta que la autoridad competente tome el conocimiento que corresponda, salvo en los casos a que se refiere el artículo 184 de este Reglamento.
- Artículo 184.- Advertida la naturaleza y la gravedad de las lesiones a las personas involucradas en el hecho de tránsito, los participantes procederán a prestar ayuda a los lesionados y, si es necesario y posible, procurarán su traslado al lugar más próximo en que puedan recibir asistencia médica, bien por los medios a su alcance o con su propio vehículo. En todo caso, el implicado en el hecho de tránsito que se ausente del sitio del siniestro en busca de auxilio para las víctimas, regresará a dicho lugar y se pondrá a disposición de la autoridad que tome conocimiento del caso. Los conductores de los demás vehículos que pasen por el lugar del hecho, estarán obligados a detenerse a la indicación de los Policías Federales y a colaborar en el auxilio de los lesionados. La misma obligación se impone a toda persona que llegue al lugar del evento, sea pasajero o peatón.
- RTF art 185.- Cuando del hecho de tránsito se deriven únicamente daños materiales a los vehículos, los conductores involucrados, previa manifestación de voluntad, podrán convenir en el lugar de los hechos sobre la reparación o pago de los mismos y, si éstos así lo solicitan, se elaborará el Acta-Convenio correspondiente, entregándoles copia de la misma, así como del Dictamen Técnico respectivo. (...)
- RTF art 186.- No procederá la celebración del Acta-Convenio en los siguientes casos: I. Cuando alguno de los conductores pretenda o logre evadir la intervención del Policía Federal en el hecho de tránsito; II. Cuando alguno de los conductores se encuentre en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, y III. Cuando por virtud del hecho de tránsito se causen daños a personas físicas, a las vías federales u a otros bienes propiedad de la Nación.
- RTF art 187.- Cuando no proceda la celebración del Acta-Convenio o los conductores involucrados no se pongan de acuerdo respecto de la responsabilidad en que hayan incurrido, el Policía Federal que tome conocimiento del hecho de tránsito, los remitirá de inmediato ante la instancia correspondiente y elaborará el Dictamen Técnico a que haya lugar. Asimismo, los vehículos involucrados serán remitidos a los depósitos de vehículos permisionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- RTF art 188.- El Policía Federal que tome conocimiento del hecho de tránsito procurará que los interesados lleguen al acuerdo que permite el artículo 185 de este Reglamento, orientándolos sobre la responsabilidad en que hayan incurrido y, en su caso, procederá a formular el Acta-Convenio y el Dictamen Técnico correspondientes.
- RTF art 191.- Los Policías Federales que conozcan de los hechos de tránsito en las vías federales, formularán el Dictamen Técnico correspondiente en el formato que para tal efecto se publique en el Diario Oficial de la Federación.
- RTF art 192.- Aquellos conductores que incurran en responsabilidad por hechos de tránsito en los que resulten personas muertas o lesionadas, o bien, cuando se encuentren en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, serán sancionados por el doble del monto previsto en este Reglamento para la infracción cometida. En los casos a que se refiere el párrafo anterior no se concederán los beneficios de reducción por pronto pago y allanamiento que establece este Reglamento.
- RTF art 193.- En los casos de hechos de tránsito en que alguno de los conductores se encuentre en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, los Policías Federales procederán de inmediato a su detención, y lo remitirá a la autoridad competente más cercana.

- LCPAF art 38.- Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.
- LCPAF art 62.- Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio. La garantía que al efecto se establezca deberá ser suficiente para que el concesionario ampare al usuario de la vía durante el trayecto de la misma, y el permisionario a los viajeros desde que aborden hasta que descendan del vehículo. Los concesionarios y permisionarios deberán otorgar esta garantía en los términos que establezca el reglamento respectivo.
- LCPAF art 63.- Las personas físicas y morales autorizadas por los gobiernos de las entidades federativas para operar autotransporte público de pasajeros, y que utilicen tramos de las vías de jurisdicción federal, garantizarán su responsabilidad, en los términos de este capítulo, por los daños que puedan sufrir los pasajeros que transporten, sin perjuicio de que satisfagan los requisitos y condiciones para operar en carreteras de jurisdicción federal.
- LCPAF art 63 Bis. Todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales deberán contar con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo. La contratación del seguro será responsabilidad del propietario del vehículo.

Fuente: propia

LEYES LOCALES DE MOVILIDAD

- 37 En los estados se pueden definir tres formas de normar la movilidad (Céntrico & Endimov, 2020). La primera corresponde a la regulación de dos aspectos clave por separado. Por un lado, el tránsito/vialidad, que regula el diseño y uso de las calles, centrados en las normas de circulación y seguridad de los vehículos. Por otro lado, están las leyes que regulan los servicios de transporte, en especial en el transporte público colectivo e individual a través de concesiones y permisos. Estas leyes derogaban en general disposiciones de las leyes o reglamento de policía y tránsito, conformando leyes aparte. Actualmente, en 13 estados este sigue siendo el esquema.

Tabla 19 Entidades federativas con leyes separadas de tránsito y transporte

Entidad	Ley sobre el Transporte	Ley sobre el Tránsito
Baja California Sur	Ley de Transporte	Ley de Tránsito Terrestre
Campeche	Ley de Transporte	Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular
Chihuahua	Ley de Transporte	Ley de Vialidad y Tránsito
Durango	Ley de Transportes	Ley de Tránsito
Michoacán	Ley de Comunicaciones y Transportes	Ley de Tránsito y Vialidad
Morelos	Ley de Transporte	Ley de Tránsito
Puebla	Ley de Transporte	Ley de Vialidad
Querétaro	Ley de Movilidad para el Transporte	Ley de Tránsito
San Luis Potosí	Ley de Transporte Público	Ley de Tránsito
Sonora	Ley de Transporte	Ley de Tránsito
Tamaulipas	Ley de Transporte	Ley de Tránsito
Veracruz	Ley de Tránsito y Transporte	Ley de Tránsito y Seguridad Vial
Yucatán	Ley de Transporte	Ley de Tránsito y Vialidad

Fuente: propia

- 38 La segunda forma en la evolución de la normativa de movilidad fue el diseño de leyes que juntaron ambos temas en un solo ordenamiento legal. Los primeros casos documentados son la Ley de Tránsito y Transportes de Guerrero (1965), la Ley de Vialidad, Comunicaciones y Transportes de Campeche (1987), la Ley de Tránsito y Transporte de Veracruz (1988) y la Ley de Transporte y Vialidad de nuevo en Guerrero (1989). Como contraste, las entidades con las zonas urbanas más grandes del país hicieron esto mucho más adelante: Jalisco no juntó ambos objetos hasta 1998 con la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte; la CDMX fue hasta 2002 con la Ley de Transporte y Vialidad; y Nuevo León hasta la recién publicada Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad de enero de 2020. Es decir, fue un proceso de 30 años para conformar el concepto de movilidad como unidad regulatoria. En 4 estados sigue habiendo estas leyes, de los cuales 3 tienen más de 22 años.

Tabla 20 Entidades federativas con una única ley de transporte, vialidad y tránsito

Entidad	Ley	Año
Chiapas	Ley de Transportes	1998
Guerrero	Ley de Transporte y Vialidad	1989
Tlaxcala	Ley de Comunicaciones y Transportes	1983
Zacatecas	Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad	2013

Fuente: propia

- 39 El tercer tipo de ley es la más nueva: la conceptualización de la movilidad como un derecho, y la definición del objeto de las leyes como la garantía del cumplimiento de ese derecho. De las 32 entidades que tiene el país, en 15 de ellas hay leyes de movilidad, aunque en 3 de ellas (Estado de México, Oaxaca e Hidalgo) ésta se complementa todavía con otra ley.

Tabla 21 Entidades federativas con una Ley de Movilidad

Entidad	Nombre de la Ley	Fecha de publicación
Jalisco	Ley de Movilidad y Transporte	10-Ago-13
Ciudad de México	Ley de Movilidad	14-Jul-14
Estado de México	Ley de Movilidad ¹³	12-ago-15
Guanajuato	Ley de Movilidad	18-Mar-16
Colima	Ley de Movilidad Sustentable	30-Jan-17
Coahuila	Ley de Transporte y Movilidad Sustentable	10-Nov-17
Aguascalientes	Ley de Movilidad	10-Apr-18
Quintana Roo	Ley de Movilidad	14-Jun-18
Hidalgo	Ley de Movilidad y Transporte ¹⁴	30-jul-18
Sinaloa	Ley de Movilidad Sustentable	10-Oct-18
Oaxaca	Ley de Movilidad ¹⁵	27-Apr-19
Tabasco	Ley de Movilidad	30-Nov-19
Nayarit	Ley de Movilidad	7-Jan-20
Nuevo León	Ley de Movilidad Sustentable y Accesibilidad	8-Jan-20
Baja California	Ley de Movilidad Sustentable y Transporte	27-Mar-20

Fuente: propia

¹³ Además, se usa el Código Administrativo Títulos VII y VIII

¹⁴ Se complementa con la Ley de Tránsito y Seguridad Vial.

¹⁵ Se complementa con la Ley de Tránsito y Vialidad.

- 40 De las 16 leyes locales de movilidad aprobadas posteriormente a 2012¹⁶, el derecho a la movilidad se reconoce explícitamente y de manera clara en 3 casos (Quintana Roo, Nayarit y Guanajuato), mientras que en otros 7 (Nuevo León, Baja California, Colima, Aguascalientes, Sinaloa, Estado de México y CDMX) se le reconoce, define y se establece como principio, aunque la redacción no establece el derecho de manera explícita y completa.
- 41 14 de las 16 leyes de movilidad (excepto Chihuahua y Jalisco) definen una jerarquía de usuarios que estableció inicialmente en su forma actual, la ley de la CDMX: 1 Peatones, 2 Vehículos no motorizados, 3 Transporte público, 4 Transporte de carga, 5 Medios sustentables (Aguascalientes), 6 Transporte individual no particular (Estado de México), 7 Motociclistas, 8 Transporte particular automotor, 9 Maquinaria pesada (Guanajuato). Los criterios usados para definir esta jerarquización no varían mucho de la ley de la CDMX: “se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad”. En 3 de las leyes (Oaxaca, Hidalgo y Nuevo León) se basan en dos: la *vulnerabilidad* física para la protección de la integridad física de los usuarios, y las *externalidades* o costos sociales; en 5 leyes agregan a estas dos, la *productividad* (Nayarit, Colima, Coahuila, Quintana Roo y CDMX). En las 6 leyes restantes no aclaran cuál fue el criterio utilizado, pero la redacción también varía poco. En ningún caso se establece alguna jerarquía relacionada con un solo criterio, o una jerarquía diferente por cada criterio.
- 42 Las 16 leyes establecen principios básicos obligatorios para los sistemas de movilidad. En total se establecen 23 principios diferentes. 10 principios se consideran en al menos 8 de las 16 leyes: Accesibilidad (15), Sustentabilidad (13), Calidad e Innovación tecnológica (11), Eficiencia. Igualdad, Participación/corresponsabilidad social y Seguridad (10), Multimodalidad (9) y Resiliencia (8). Nuevo León, Nayarit, Quintana Roo y CDMX tienen los 10. Hidalgo y Aguascalientes 9; y Chihuahua y Tabasco 8. Los demás estados contemplan 6 o menos de estos principios. La ley de Nayarit prevé un particular principio de diseño universal¹⁷ para “los entornos físicos, transporte, instalaciones, servicios públicos y tecnologías de la información y las comunicaciones” en los “componentes de movilidad”. Lo relevante es que no solo se refiere a la accesibilidad física a los entornos o instalaciones, sino que se refiere a todo el sistema de movilidad, y además se dirige a las personas “*en condición bajo la cual presentan alguna deficiencia física, mental, intelectual o sensorial que a corto o largo plazo afectan la forma de interactuar y participar plenamente con los componentes de la movilidad*”.
- 43 8 de las 16 leyes de movilidad (Nuevo León, Baja California, Nayarit, Estado de México, Colima, Quintana Roo y CDMX) retoman el concepto de *sistema de movilidad*. Este concepto fue definido inicialmente en 2012 como “*el conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio*” (CDHDF & ITDP, 2012). La definición que usan 4 leyes es la que se ha mantenido de la Ley de la CDMX: “*sistema de Movilidad: Conjunto de elementos y recursos*

16 Para fines de este estudio, se limita el análisis a 16 leyes posteriores a 2012: Jalisco, Ciudad de México, Edomex, Guanajuato, Colima, Coahuila, Aguascalientes, Quintana Roo, Hidalgo, Sinaloa, Oaxaca, Tabasco, Nayarit, Nuevo León, Baja California y Chihuahua. No se analiza en detalle el caso de las leyes de Tránsito en Querétaro (2017), de Tránsito y Seguridad Vial de Veracruz (2015), de Transporte de Morelos (2014) y de Transporte, Tránsito y Vialidad de Zacatecas (2013) en virtud de que tienen un enfoque temático parcial, así como un enfoque y contenido que no incluye el derecho a la movilidad o la movilidad como un concepto guía. Se retoma y complementa el estudio Lineamientos para la legislación local de la movilidad en México (Céntrico & Endimov, 2020).

17 La ley la define como accesibilidad universal o diseño para todos.

relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad”. El Estado de México, Colima y Nayarit lo han reforzado con la definición de elementos de este sistema, y específicamente innovador es el concepto de subsistemas de Colima retomado por Nayarit y parcialmente por Baja California.

- 44 Infraestructura vial.** Respecto al primer subsistema¹⁸ de infraestructura vial, las definiciones de calle, vía pública y vialidad resultan clave. Hay un consenso generalizado en la definición de vía pública como “*Todo espacio terrestre de dominio público y/o uso común, destinado al tránsito/movilidad/ circulación/ transporte de vehículos, personas/peatones y mercancías, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano*”, mientras que las definiciones de calle y vialidad tienden a ser de la siguiente manera:

Tabla 22 Conceptos de calle y vialidad en las leyes de movilidad

Concepto	Estados	Definición
Calle	Aguascalientes, Sinaloa, Tabasco	Vía pública ubicada en los centros poblacionales destinada al tránsito de usuarios de movilidad no motorizada y vehículos motorizados.
Vialidad ¹⁹	CDMX, Quintana Roo, Sinaloa, Colima, Coahuila	Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.
	Nayarit	Las superficies destinadas a la circulación de vehículos, urbanas o interurbanas.

Fuente: propia

¹⁸ Para este estudio se establecen cuatro subsistemas: de infraestructura vial, de servicios de movilidad, de tránsito y circulación (operación le llaman Colima y Nayarit), y de gestión de la demanda (Céntrico & Endimov, 2020).

¹⁹ La ley de Sinaloa y Nayarit la define como *vialidades*, en plural. No obstante dado que vialidad se define como un conjunto de vías, su plural no agrega información y confunde dado que puede pensarse que “vialidad” es una sola vía, no un conjunto.

- 45 Las obligaciones legales en el tema de infraestructura vial derivan de principios que están planteados en las leyes. Se proponen 3 pares de principios-obligaciones que se reflejan en la mayor parte de las leyes: Equidad en el espacio/Calles completas, Accesibilidad/Diseño universal, Seguridad vial/Control de velocidad. Nayarit incluye los 3 principios y 2 de las obligaciones. El resto de las leyes estatales que prevén estas disposiciones se encuentran en la siguiente tabla.

Tabla 23 Principios y obligaciones relativas a infraestructura vial en las leyes de movilidad

	Principio			Obligación		
	Seguridad	Accesibilidad	Equidad	Control de Velocidad	Diseño universal	Calles completas
Tabasco	Si	Si				Si
Nuevo León	Si		Si			Si
Baja California		Si				
Nayarit	Si	Si	Si	Si	Si	
Estado de México						
Guanajuato	Si					Si
Colima	Si				Si	Si
Coahuila		Si	Si			Si
Aguascalientes		Si				Si
Quintana Roo			Si		Si	Si
Sinaloa						Si
Oaxaca						Si
Hidalgo						
Chihuahua						
Jalisco						
CDMX			Si		Si	Si

Fuente: propia

46 Las leyes de Tabasco, Nuevo León, Nayarit, Baja California, Colima, Aguascalientes y CDMX prevén principios de infraestructura vial como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 24 Transcripción de las disposiciones de principios de infraestructura vial en las leyes de movilidad

Seguridad	Accesibilidad	Equidad
<p>Tabasco. La política pública en materia de seguridad vial propiciará, entre otros, los siguientes fines: el diseño de los mecanismos para mejorar la nomenclatura, señalización, infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad.</p> <p>Nuevo León. Las políticas públicas y presupuestales correspondientes a la gestión de la movilidad en el estado de Nuevo León, se deberán formular conforme a la jerarquía establecida en el art. 5 de la presente Ley, garantizando mínimo lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Seguridad de peatones. b) Que la infraestructura peatonal coadyuve hacia la eliminación de riesgos y accidentes. <p>Guanajuato. Las autoridades estatales y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los peatones, mediante la infraestructura y los señalamientos viales necesarios y deberán garantizar que las vías públicas peatonales no sean obstruidas ni invadidas, implementando las acciones que se requieran para evitarlo.</p> <p>Colima. Corresponsabilidad para la operación segura de las vialidades. Las autoridades estatales y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los usuarios de la vía pública considerando la jerarquía de movilidad y los criterios de accesibilidad universal, estableciendo lo anterior en su diseño, uso y destino.</p>	<p>Tabasco. La inclusión en el Programa Sectorial de Movilidad Sostenible de las medidas necesarias para el fomento de la infraestructura ciclista, del transporte colectivo y para las personas con algún tipo de discapacidad o movilidad limitada; y</p> <p>Baja California. Los proyectos para la construcción de vialidades en el Estado deberán considerar espacios de calidad y con accesibilidad universal para la circulación en términos de la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley, Plan Sectorial de Movilidad y Transporte y Programa Sectorial de Seguridad Vial.</p> <p>Nayarit. El Estado y los municipios deberán garantizar el libre tránsito de las personas en el diseño vial o en las vías previstas para ello, priorizando el desplazamiento de los peatones y la accesibilidad universal en todo el espacio público y privado, sin impedimentos para realizarlo.</p> <p>Aguascalientes. Los proyectos para la construcción de vialidades en el Estado deberán considerar espacios de calidad y con accesibilidad universal para la circulación en términos de la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley.</p>	<p>Nuevo León. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios;</p> <p>Nayarit. En el diseño vial, deberá darse un uso equitativo del espacio, entre los diferentes componentes de la movilidad; dando seguridad a los peatones y usuarios de transporte no motorizado, con la finalidad de impulsar la movilidad sustentable.</p> <p>Colima. La Secretaría deberá desarrollar las normas, lineamientos, políticas y proyectos que promuevan el acceso seguro, eficiente, integrado e interconectado a la movilidad, asegurando que existan los espacios adecuados para sus usuarios.</p> <p>Quintana Roo. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación;</p> <p>CDMX. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación;</p>

- 47 En cuanto a obligaciones, de las 16 leyes, en 12 hay referencias a algunos de estos elementos en la tabla siguiente. Destaca que el control de velocidad solo es establecido por una ley (Nayarit).

Tabla 25 Transcripción de las disposiciones de obligaciones de infraestructura vial en las leyes de movilidad

Control de velocidad	Diseño universal	Calles completas
<p>Nayarit. Las políticas o acciones a implementar para el establecimiento de zonas de tránsito lento, podrán contener medidas dentro de las estrategias o planificación urbana como las que se señalan a continuación, siempre y cuando se puedan llevar a cabo de acuerdo a las vialidades y al servicio público de transporte:</p> <p>III. Ampliación de las aceras. Fomenta los desplazamientos a pie y mejora la seguridad vial de la vía pública en especial la de las niñas, niños y personas con discapacidad o movilidad reducida;</p> <p>IV. Utilización de mobiliario urbano. Se pretende que delimite los distintos espacios con elementos vegetales, constructivos o decorativos que mejoren el aspecto de la calle;</p> <p>V. Pavimentos especiales. Es la implementación de pavimentos que favorecen una disminución de la velocidad como es el adoquinado, la utilización de piedra u otros. Así mismo se podrá utilizar el color como elemento limitador de velocidad;</p> <p>VI. Desviación del eje de la trayectoria. Es el diseño de una vialidad que permite la desviación vehicular y se puede llevar a cabo de distintas formas:</p> <p>a) En las intersecciones se pueden diseñar las vialidades en efecto zigzag que obligue a los conductores a disminuir la velocidad para trazarlos, con las medidas necesarias para la seguridad vial, y</p> <p>b) En zonas de baja densidad, en ocasiones, no se ocupa plenamente el estacionamiento en la vía. En este caso, mediante arbolado y mobiliario urbano, se puede mantener la alineación prevista.</p>	<p>Nayarit. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado y sus municipios deberán considerar espacios de calidad, accesibles para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y ciclistas; así como lo establecido en los Instrumentos de Planeación y la normatividad aplicable vigente en la materia.</p> <p>Colima. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado deberá considerar espacios de calidad, accesibles para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.</p> <p>Quintana Roo. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado de Quintana Roo deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones, y ciclistas; así como lo establecido en los planes y programas correspondientes.</p> <p>CDMX. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Distrito Federal deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.</p>	<p>Nuevo León. Los Municipios promoverán el uso de calles completas, que contemplen en lo posible la mayor cantidad de medios de movilidad, atendiendo prioritariamente a la jerarquía establecida en el artículo 5; y</p> <p>Guanajuato. Las autoridades competentes deberán establecer carriles o calles exclusivas para los peatones, vehículos motorizados y no motorizados y los de servicio público de transporte, a efecto de mejorar y eficientar la movilidad, considerando las acciones en materia de infraestructura y señalización para la seguridad de las personas, conforme a sus necesidades.</p> <p>Sinaloa. En la elaboración de proyectos sobre nuevas vialidades primarias, se emplearán en su diseño los preceptos universales preferentemente bajo los criterios de calles completas, por lo que deberá considerarse la construcción de vías peatonales, accesibles para personas con discapacidad, así como el alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y ciclovía; las cuales pueden ser parte de la calzada de las vialidades o tener un trazo independiente. Las vialidades secundarias por proyectar, deberán contar con los mismos componentes mínimos, excepto cuando sean vías exclusivas peatonales o para ciclistas.</p>

- 48 El diseño y señales viales están a nivel regulatorio a cargo de los estados. Éstos tienen dos opciones, o se refieren a los instrumentos normativos federales representados en manuales y normas oficiales mexicanas, o bien generan sus propios manuales y normas. El uso de manuales de diseño vial para la geometría, y de dispositivos de control del tránsito para las señales, es lo más utilizado. En 2 leyes (Colima y Sinaloa) hay una referencia explícita a las normas federales, mientras que en 5 estados (CDMX, Colima, Aguascalientes, Nayarit y Tabasco) la ley prevé la emisión de un manual de diseño vial, mientras solamente en la CDMX se establece un manual de dispositivos para el control del tránsito. En el resto de los estados no hay referencia ni a ma-

nuales locales ni a los manuales y normas federales, lo cual generan un hueco regulatorio que impide garantizar estándares de diseño y señales.

- 49 Servicios de transporte.** El segundo subsistema es el de servicios de transporte. La estructura y contenido de los títulos y capítulos destinados a servicios de movilidad es derivada de las leyes de transporte anteriores, que fueron diseñadas sobre todo para regular las concesiones. Las 3 leyes (Coahuila, Oaxaca e Hidalgo) que definen en el glosario los servicios de transporte lo hacen como *el que se presta a través de la concesión, el permiso, autorización, convenio o contrato correspondiente*. Apenas hay una incipiente referencia regulatoria de estos servicios, con el derecho a la movilidad. Las clasificaciones de estos servicios de movilidad varían en función de diversos criterios resumidos en la siguiente tabla.

Tabla 26 Elementos de clasificación de los servicios de transporte

Criterios	Variantes
Tipo de elementos que se transportan	Pasajeros, mercancías
Tipo de servicio	Público, particular, privado
Número de usuarios	Colectivo, individual
Tipo de usuarios	General, Escolar, Laboral, otros
Tipo de carga	General, valores, mensajería, otros
Naturaleza del servicio	Masivo, semimasivo, convencional
Tipo de vehículo	Metro, tren, autobús, micro, combi, moto, bici
Tipo de energía usada	Motorizado, no motorizado, eléctrico
Tipo de conductor	Con chofer, sin chofer
Por tipo de pago/gestión	Con aplicaciones, sin aplicaciones

Fuente: propia

- 50** Los principios y obligaciones relativos a los servicios de transporte en las leyes estatales todavía están en proceso de construcción. De los 7 principios recogidos en la ley, el que más se repite es Confort con 9 (Sinaloa, Tabasco, Nuevo León, Baja California, Nayarit, Estado de México, Guanajuato, Colima, Sinaloa). Le siguen Seguridad (7, Tabasco, Nuevo León, Baja California, Estado de México, Colima, Aguascalientes, Sinaloa), con 4 Accesibilidad (Nuevo León, Baja California, Sinaloa, Oaxaca) y Sustentabilidad (Nayarit, Estado de México, Sinaloa, Oaxaca), mientras que Cobertura (Sinaloa) y Género (Guanajuato) solo tienen 1. La asequibilidad todavía no está prevista en ninguna ley como principio referente a servicios de transporte. Las leyes de movilidad de los estados reconocen algunas obligaciones, pero hay una falta sistemática de inclusión de especificaciones sobre los servicios. En el informe Radiografía de las Leyes de Movilidad en México (Céntrico & Endimov, 2020), se desarrollaron 19 indicadores de obligaciones divididos en 4 grupos: diseño, operación, vehículos y conductores. En la siguiente tabla, se muestran los hallazgos respecto a la previsión de estas 16 leyes.

Tabla 27 Revisión de obligaciones en materia de servicios de transporte en las leyes de movilidad

	Diseño					Operación					Vehículos					Conductores			
	Modelo de negocios	Operación por demanda	Integración física	Integración operacional	Recaudo integrado	Eficiencia	Regularidad y continuidad	Horarios [permanente]	Frecuencias - Continua	Velocidad de recorrido	Diseño universal	Estado mecánico	Emisiones	Higiene	Antigüedad	Capacitación	Derechos laborales	Verificación de antecedentes	Paridad
Tabasco		Si	Si																
Nuevo León	Pa	Si						Si										Si	
Baja California			Si				Si												
Nayarit		Si					Si	Si	Si									Si	
Estado de México					Si	Si					Si	Si	Si		Si				
Guanajuato	Pa	Si								Si		Si		Si	Si				
Colima	Pa	Si		Si	Si	Si	Si	Si	Si		Si	Si	Si	Si	Si	Si			
Coahuila		Si								Si				Si		Si	Si		
Aguascalientes					Si									Si		Si			
Quintana Roo	Pa		Si											Si				Si	
Sinaloa	Pa	Si	Si	Si	Si														
Oaxaca	Pa													Si					
Hidalgo	Pa	Si												Si					
Chihuahua														Si	Si				
Jalisco																		Si	
CDMX	Pa		Si	Si						Pa									

Fuente: propia.
Pa: Parcialmente

51 Las llamadas empresas de redes de transporte (ERT)²⁰ (Hensher, y otros, 2020) son en principio un esfuerzo de integración de los servicios a través de un intermediario privado (*broker*) capaz de generar soluciones ad hoc de movilidad para cada tipo de demanda. En las leyes estatales está incorporado el concepto incipiente, aunque solamente referido a los servicios que ofrecen las empresas de *ridehailing*, referidas por ejemplo por la ley de Jalisco como *servicios de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles*. Las ERT están definidas como tales en 7 leyes con varias características: por un lado, no hay una definición homologada, todas son diferentes; por otro lado no está claro en general la diferencia de una ERT como prestador de servicios de transporte (Nuevo León, Chihuahua, Aguascalientes y Tabasco) de un prestador de servicios de movilidad integrada e intermediario entre usuario y operador de transporte (Baja California, Coahuila y Jalisco).

20 Transportation Network Companies (TNC).

Tabla 28 Requisitos legales para el diseño, asignación y operación de los servicios de transporte

	Diseño/asignación de servicios						Operación de servicios					
	Planeación de servicios	Asignación de operadores	Gestión integral de servicios	Integración tarifaria y de recaudo	Integración física	Niveles de servicio	Protocolos prevención y atención	Control vehicular	Control de conductores	Subsidio y contra-prestación		
Tabasco	Declaratoria de necesidad	TC Concesión Taxi Concesión	-	TP control de tarifa	Concesión	-	-	-	Licencia	Fideicomiso para la Movilidad Sostenible		
Nuevo León	Declaratoria de necesidad	TC Concesión Taxi Concesión ERT Permiso VMP Permiso	Sistema de Información ERT	Sistema Único de Peaje	-	-	-	Registro Seguro	ERT Registro Licencia Antecedentes Capacitación	ERT 1.5%		
Baja California	Declaratoria de necesidad	TC Concesión Taxi Concesión ERT Autorización VMP Permiso	SIT Ente operador	Recaudo centralizado	Autorización	-	-	Revisión físico-mecánica Seguro	ERT Registro	ERT Contrap		
Nayarit	Estudio SIT	TC Concesión Taxi Concesión ERT Permiso	SIT	TP Tarifa técnica y preferencial	Concesión Manual de Diseño y Oper de ATRAMs	Planes de operación Sistema de Monitoreo	-	Manual de especificaciones técnicas Seguro	ERT Registro Licencia Capacitación	Fondo para la Movilidad Sustentable ERT 1.5%		
Estado de México	-	TP Concesión/ APP ERT Licencia	ERT	-	Permiso	-	-	Registro	Registro	-		
Guanajuato	Declaratoria de necesidad	TC Concesión Taxi Concesión ERT Permiso VMP Autorización	TPU Municipal	TP Tarifa técnica y preferencial	Autorización	-	-	Revisión físico-mecánica Seguro	Capacitación Exámenes psico físicos	-		
Colima	Declaratoria de necesidad	TP Concesión/ contrato/permiso BTx/ERT Permiso VMP Contrato	SIT ERT	Tarifa técnica Tarifa social Recaudo centralizado	Concesión Manual de Diseño y Oper de ATRAMs	Centro de Control Oper. TP Estándares VMP Estándares	-	Manual de Lin. Técnicos Ajuste a normas Seguro: Registro	Capacitación	Fondo para la Movilidad US ERT 1.5% Subsidios		
Coahuila	Declaratoria de necesidades	TP Concesión ERT Registro	Órgano regulador ERT Registro	Tarifa técnica Tarifa social	Concesión/ contrato Carril confinado	-	-	-	Licencia Exámenes físicos Antecedentes	ERT 1.5%		
Aguascalientes	-	TP Concesión ERT Registro	SIT ERT autorización	TP Tarifa técnica y preferencial	-	-	-	Revisión físico-mecánica	-	Fondo Estatal para la Movilidad		
Quintana Roo	Declaratoria de necesidad Plan de operación	TP Concesión ERT Concesión	SIT ERT autorización	-	Concesiones, permisos o esquemas de coinversión	Centro de Gestión y Control de Unidades	-	-	-	-		

	Diseño/asignación de servicios					Operación de servicios				
	Planeación de servicios	Asignación de operadores	Gestión integral de servicios	Integración tarifaria y de recaudo	Integración física	Niveles de servicio	Protocolos prevención y atención	Control vehicular	Control de conductores	Subsidio y contra-prestación
Sinaloa	Planes de operación VMP: Bicicletas	TP Concesión VMP: Bicicletas	SIT	Tarifa técnica Tarifa social Recaudo centralizado	Concesión Autorización	Centro de Ctrl del Sistema de Monitoreo de Flota VMP: Bicicletas	-	-	Centro de Formación de Conductores del Servicio Público	-
Oaxaca	Estudios técnicos	TP Concesión BTx/MTx autor	-	TP Control de tarifa	Concesión	-	-	BTx/MTx	Fondo Estatal de Movilidad	-
Hidalgo	Dictamen	TP Concesión Convencional y Masivo	-	Control de tarifa Concesión Servicio de Pago Electrónico	Autorización	Concesión Centro General de Gestión de Operaciones -	-	Registro Seguro a conductor, usuario y 3eros	Tarjéon	-
Chihuahua	-	TP Concesión ERT autorización	SIT	TP Control de tarifa	Autorización	-	-	Revisión físico-mecánica ERT	Capacitación	Fondo de Movilidad
Jalisco	---	TP Concesión ERT autorización	ERT autorización	Dictamen tarifa	-	-	-	Seguro	Registro	-
CDMX	Declaratoria de necesidad	Operado público TP Concesión Btx Permiso	SIT Metropolitano	Tarifa social Recaudo centralizado	Concesión Manual de Diseño y Oper de ATRAMs	-	-	Manual de lineamientos técnicos Seguro	Registro	Fondo Público de Mov y SV Fondo P de A al Ciclista y Peatón

Fuente: propia

- 52 En 16 de los 32 estados está ya previsto en la ley el servicio de ERT bajo diferentes modalidades. En 13 de los 16 estados que tienen permitido, hay una Ley de Movilidad publicada, análogamente en otros 13 de los 16 estados que no lo tienen permitido, no hay una Ley de Movilidad. Es decir, hay una alta correlación entre Leyes de Movilidad y ERT permitidas. Por otro lado, es claro que no hay una homologación de la regulación, la cual parece ser derivada de decisiones puntuales locales entre gobierno, empresas, concesionarios y legisladores.
- 53 Las leyes existentes centran el control del transporte público en un solo instrumento: las concesiones, y en algunos casos los permisos. De hecho muchas de las obligaciones y controles se dejan a los reglamentos, los términos de las concesiones, y a la inspección durante la operación. En este estudio se consideran los instrumentos en dos grupos: el primero relativo al diseño/asignación de los servicios ¿la ley prevé instrumentos para promover la integración, cobertura y complementariedad de los servicios de movilidad?; y el segundo, en la operación misma: ¿la ley incluye instrumentos para garantizar que los servicios provean niveles adecuados de servicio a los usuarios y que disminuyan los efectos negativos a la sociedad?
- 54 **Tránsito.** Las leyes no detallan las normas de circulación, pero muchas de éstas están estandarizadas a buenas prácticas generalizadas, como las reglas de mantener la derecha, la preferencia de paso en intersecciones o maniobras de rebase y vuelta. Sin embargo, hay diferentes prácticas para el respeto a la jerarquía de movilidad en algunos casos. Se evaluaron 5 elementos clave. El primero, la posibilidad de que peatones puedan cruzar calles de menos de 2 carriles en cualquier punto solo lo prevén 2 leyes (Jalisco y Baja California), mientras que 6 no lo prohíben (Estado de México, Colima, Coahuila, Quintana Roo, Oaxaca y CDMX). Los ciclistas no deben estar obligados a circular en el carril derecho ni en las ciclovías: prohibir ciclistas en cualquier espacio que no sea de acceso controlado va en contra de la protección y los derechos de los ciclistas. Solo 4 estados definen el derecho de los ciclistas a circular en cualquier carril haya o no ciclovías (Nuevo León, Baja California, Coahuila y Jalisco) y otros 5 no lo prohíben (Estado de México, Colima, Quintana Roo, Oaxaca y CDMX). En tres estados se definen límites de velocidad (Nayarit, Aguascalientes y Sinaloa). En un solo estado (Colima) se establecen los programas de ciclovías dominicales en las calles de las ciudades. Finalmente, respecto al tránsito de vehículos de carga, solo un estado (CDMX) tiene regulaciones que garantizan la circulación de la carga, en el resto de los casos o se trata de una regulación restrictiva o no hay referencias.
- 55 Todas las leyes prevén licencias de conducir como instrumento de control de conductores de todo tipo de vehículos. Algunas de las leyes estatales tienden a derivar a Reglamentos [explícitamente o no] muchas de las definiciones sensibles, especialmente los requisitos para obtener una licencia o la vigencia (CDMX y Quintana Roo lo hacen explícitamente). De los 32 estados de la República, en 10 se exige claramente y en 6 parcialmente, un examen de conocimientos; mientras que exámenes prácticos se exigen en 9 casos claramente y en 8 casos parcialmente. En el caso de las 16 leyes de movilidad, se hizo una revisión más extensiva del marco regulatorio de licencias, consistente en 8 elementos clave que tienen que estar presentes para potenciar las licencias, y garantizar que su función sea óptima. 8 estados requieren examen teórico (Tabasco, Baja California, Nayarit, Coahuila, Aguascalientes, Hidalgo, Chihuahua y Jalisco) y otros 8 examen práctico²¹ (Tabasco, Baja California, Colima, Coahuila, Aguascalientes, Hidalgo, Chihuahua y Jalisco). El examen físico es todavía más limitado: solo

21 En Hidalgo existe una Ley de Control Vehicular que complementa la regulación de la Ley de Movilidad y Transporte.

4 estados lo establecen como requisito explícitamente (Coahuila, Aguascalientes, Hidalgo y Chihuahua). Además del examen, 4 estados requieren tomar un curso de conducción (Nuevo León, Colima, Aguascalientes y Chihuahua), para lo cual otros 4 estados regulan la operación de auto-escuelas (Aguascalientes, Sinaloa, Hidalgo y Jalisco). Un solo estado (Nayarit) dispone en su ley de movilidad la publicación de un manual de conducción como complemento al procedimiento de evaluación. Finalmente, en 8 estados las licencias tienen vigencias temporales limitadas (Tabasco, Nuevo León, Nayarit, Coahuila, Sinaloa, Oaxaca, Hidalgo y Jalisco) y 9 prevén causales para su suspensión (Guanajuato, Aguascalientes, Quintana Roo, Sinaloa, Oaxaca, Hidalgo, Chihuahua, Jalisco y CDMX).

- 56** Un segundo grupo de instrumentos están relacionados con el control de vehículos de la circulación. Se incluye inicialmente la verificación de emisiones y físico-mecánica que requiere demostrar que los vehículos cumplen con lo que las normas ambientales y de seguridad establecen: 8 leyes (Nayarit, Guanajuato, Colima, Coahuila, Sinaloa, Oaxaca, Hidalgo y Chihuahua) prevén explícitamente la primera²² y 3 (Colima, Coahuila y Chihuahua) la segunda. El seguro obligatorio de responsabilidad civil está previsto explícitamente por 8 leyes (Tabasco, Nayarit, Estado de México, Guanajuato, Colima, Chihuahua, Jalisco y CDMX). Por otro lado, en los aspectos de controles durante la circulación, 6 estados (Baja California, Nayarit, Estado de México, Quintana Roo, Chihuahua y Jalisco) prevén el llamado *alcoholímetro*, en apenas un estado (Quintana Roo) se prevén las *fotomultas*²³ explícitamente, y solo dos estados (Colima y CDMX) están previstas medidas de operación y control del tránsito.
- 57** **Medidas de gestión de la demanda.** Limitar el estacionamiento es sin duda la medida de gestión de la demanda más efectiva, solo 3 estados lo incluyen (CDMX, Nayarit y Quintana Roo), también 3 estados (CDMX, Nayarit y Colima) prevén la implementación de tarifas para el estacionamiento en vía pública. Disponer de biciestacionamientos en los destinos está incluido en 4 leyes (Tabasco, Coahuila, Sinaloa y CDMX). Hay 3 medidas de movilidad relacionadas con los destinos: automóvil compartido²⁴, movilidad empresarial y movilidad institucional²⁵. Nuevo León es el único estado que incluye el auto compartido, 3 estados incluyen movilidad empresarial (Nuevo León, Colima y CDMX). Tanto la movilidad institucional como las zonas de control/restricción del automóvil, los peajes por congestión, los impuestos verdes y los carriles de alta ocupación no están previstos en la ley de ningún estado.
- 58** **Planeación urbana y movilidad.** Un elemento clave es la alineación entre la regulación de la movilidad con la del desarrollo urbano y ordenamiento del territorio. Solo las leyes de Baja California y Tabasco incluyen estas disposiciones.

²² La ausencia de la CDMX y el Edomex en esta lista, estados líderes por el programa de control de emisiones en la ZMVM se debe a que al menos en el caso de la CDMX esas disposiciones están enteramente en la normatividad ambiental.

²³ Infracciones por exceso de velocidad usando radares y cámaras.

²⁴ En inglés carpool.

²⁵ Ambos términos aplicables a medidas de reducción del uso del automóvil por parte de los empleadores, en el primer caso empresas privadas, en el segundo caso entidades públicas.

Tabla 29 Textos regulatorios que vinculan planeación urbana y movilidad

Tabasco	Baja California
<p>Artículo 41.- La Secretaría en coordinación con la Secretaría de Ordenamiento Territorial y Obras Públicas, integrarán la planeación territorial y urbanística con la de movilidad, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, para mejorar la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad. La planeación territorial y urbanística, así como la de movilidad deberán ser congruentes con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y demás instrumentos de planeación aplicables.</p>	<p>ARTÍCULO 44.- El Instituto en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial, integrará la planeación territorial y urbana con la de movilidad desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para mejorar la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad.</p>

- 59 Planeación.** El instrumento de planeación adecuado para las ciudades son los llamados Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS). De las 16 leyes de movilidad, en 13 se establecen planes o programas a nivel estatal (todas menos Jalisco, Chihuahua e Hidalgo), en 8 a nivel municipal (Tabasco, Nuevo León, Baja California, Nayarit, Estado de México, Guanajuato, Colima, Coahuila, Aguascalientes, Quintana Roo, Sinaloa) y solo en 3 a nivel metropolitano (Sinaloa, Colima y Nayarit). En 7 leyes hay directrices sobre el contenido de los planes de movilidad, desde los estudios previos hasta los mecanismos de evaluación.

Tabla 30 Requisitos legales sobre los instrumentos de planeación en las leyes de movilidad

	Ags	CDMX	Colima	Q Roo	Coahuila	Oaxaca	Sinaloa
Estudios	x				x		
Diagnóstico	x	x	x	x		x	x
Objetivos		x	x	x		x	x
Estrategias			x			x	x
Metas	x	x	x	x	x	x	x
Indicadores	x				x	x	x
Pronóstico e impactos						x	
Congruencia con otros instrumentos		x	x	x	x	x	x
Subprogramas y líneas programáticas		x	x	x	x		x
Acciones (obras y proyectos)	x	x	x	x	x	x	x
Plan de Implementación						x	
Presupuesto y plan de inversiones	x						x
Responsables		x	x	x			x
Plazos de implementación					x		
Coordinación institucional		x	x	x			x
Mecanismos de evaluación	x	x	x	x	x	x	x

Fuente: propia

- 60 Instrumentos de financiamiento.** De las 16 leyes de movilidad, apenas 5 establecen la asignación presupuestal como algo que debe considerarse para cumplir las metas y objetivos de la ley y sus instrumentos de planeación. En 7 casos se establece un Fondo de movilidad. En todos los casos excepto Nayarit, son una variante de la redacción de la ley de la CDMX, corresponden a fondos público-privados con fuentes de financiamiento mixtos que van desde el presupuesto hasta el pago de contraprestación de operadores de servicios de movilidad.
- 61 Registros.** Todas las leyes prevén registros de información como instrumento de control de la movilidad. Solo 9 de los 16 estados tienen un registro único que incluya en un mismo instrumento la información del transporte público, conductores y vehículos. Todos incorporan información de licencias, vehículos, concesiones y choferes. Solamente 4 incluyen el registro de accidentes, 7 de seguros y 10 de infracciones.

D.

**NORMAS OFICIALES MEXICANAS
EN MATERIA DE MOVILIDAD**



- 62 Las normas oficiales mexicanas (NOM) tienen una función específica: requieren un alto nivel técnico por lo cual la ley que la regula²⁶ establece un procedimiento que incluye la participación de entidades especializadas, y una consulta pública. Para fines de este análisis, se dividirán las NOM en normas de autotransporte, de infraestructura vial, vehículos y calidad del aire/emisiones.

NORMAS SOBRE AUTOTRANSPORTE

Tabla 31 NOMs sobre autotransporte

Número	Nombre	Objeto	DOF
NOM-087-SCT-2-2017	Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal.	Proporciona las directrices para regular los tiempos de conducción y pausa para los conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado, con la finalidad de reducir la incidencia de accidentalidad.	28/06/2018
NOM-012-SCT-2-2017	Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. DOF	Establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento.	26/12/2017
NOM-068-SCT-2-2014	Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado- Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal.	Establece las especificaciones físico-mecánicas de los vehículos, para garantizar su circulación con seguridad en las carreteras y de los demás usuarios de éstas, que prestan los Servicios de Autotransporte Federal de Pasajeros, Turismo y Carga, sus servicios auxiliares y Transporte Privado, en vías generales de comunicación de jurisdicción federal dentro de los Estados Unidos Mexicanos.	19/01/2015
NOM-040-SCT-2-2012	Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal.	Establecer las especificaciones de peso, dimensiones y de seguridad, de las grúas industriales y combinaciones vehiculares con las que se transportan objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, así como los preceptos específicos para el tránsito de las unidades piloto, grúas industriales y para el transporte de objetos indivisibles con carga útil de hasta 90 toneladas y de más de 90 toneladas, por los caminos y puentes de jurisdicción federal.	20/03/2013

Fuente: propia

26 En junio de 2020 se abrogó la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y en lugar de ella se expidió la Ley de Infraestructura de la Calidad.

NORMAS SOBRE INFRAESTRUCTURA VIAL

Tabla 32 NOMs sobre infraestructura vial

Número	Nombre	Objeto	DOF
PROY-NOM-034-SCT2-2018 Actualiza la NOM-034-SCT2-2011	Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas	Establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implantar el señalamiento vial de las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal.	25/06/2019
NOM-036-SCT2-2015	Rampas de emergencia para frenado en carreteras	Establecer los criterios generales que han de considerarse para el diseño y construcción de las rampas de emergencia para frenado (RE) en carreteras.	08/04/2016
PROY-NOM-037-SCT2-2019 Actualiza la NOM-037-SCT2-2012	Barreras de protección en carreteras y vialidades urbanas	Establecer los criterios generales que han de considerarse para el diseño y colocación de barreras de protección, incluidos los parapetos de puentes, en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal, así como establecer la designación, definición y utilización de los diversos elementos que conforman dichas barreras.	12/06/2020
NOM-086-SCT2-2015	Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales	Establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implantar el señalamiento y los dispositivos de protección en zonas de obras en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal.	24/06/2016
PROY-NOM-008-SCT2-2019 Actualiza la NOM-008-SCT2-2013	Amortiguadores de impacto en carreteras y vialidades urbanas	Establecer los criterios de carácter general para la selección y colocación de amortiguadores de impacto en carreteras y vías urbanas, con el propósito de proteger a los ocupantes de los vehículos que por condiciones meteorológicas, fallas mecánicas, por errores de sus conductores o por características específicas del camino o vía urbana, pudieran salirse del camino e impactarse contra algún elemento rígido, evitando así que sufran daños mayores.	12/06/2020
NOM-050-SCT2-2017	Disposición para la señalización de cruces a nivel de caminos y calles con vías férreas	Establece los señalamientos y dispositivos que deben instalarse, así como las disposiciones y los métodos de calificación que deben observarse para brindar seguridad a usuarios en los cruces a nivel de caminos, calles y carreteras con vías férreas.	11/07/2017
PROY-NOM-014-SCT2-2019	Especificaciones técnicas y métodos de prueba de defensas traseras para vehículos con peso bruto vehicular de diseño superior a 4 536 kg	Establecer las especificaciones dimensionales y de resistencia estructural de las defensas traseras para vehículos de autotransporte tipo autobús convencional y camión unitario con peso bruto vehicular de diseño superior a 4 536 kg.	10/06/2020
NOM-030-SSA3-2013	Que establece las características arquitectónicas para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad en establecimientos para la atención médica ambulatoria y hospitalaria del Sistema Nacional de Salud.	Establecer las características arquitectónicas mínimas, que deben cumplir los establecimientos para la atención médica ambulatoria y hospitalaria del Sistema Nacional de Salud, para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad.	12/09/2013

Fuente: propia

NORMAS SOBRE VEHÍCULOS

Tabla 33 NOMs sobre vehículos

Número	Nombre	Objeto	DOF
NOM-001-SCT-2-2016	Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba.	Establece las especificaciones técnicas y los métodos de prueba que deben cumplir las placas metálicas y calcomanías de identificación para automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques y convertidores, grúas, matriculados en territorio nacional, así como las nuevas series alfanuméricas asignadas a las placas de los diferentes vehículos matriculados en la República Mexicana que operan en los servicios estatales y federales, así como las características que deben cumplir la tarjeta de circulación, licencia federal de conductor y calcomanía de verificación físico mecánica.	24/06/2016
NOM-194-SCFI-2015	Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos- Especificaciones de seguridad.	Establecer los dispositivos de seguridad esenciales que se deben incorporar en los vehículos nuevos, cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kg y que se comercialicen dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así como las especificaciones que deben cumplir dichos dispositivos.	09/05/2016
NOM-160-SCFI-2014	Prácticas comerciales- Elementos normativos para la comercialización de vehículos nuevos	Establece los elementos normativos que los proveedores deben cumplir en la comercialización de vehículos nuevos dentro de la República Mexicana, a fin de que los consumidores cuenten con información clara, veraz y suficiente para tomar la decisión que más convenga a sus intereses.	02/09/2014
NOM-079-SEMAR-NAT-1994	Que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido de los vehículos automotores nuevos en planta y su método de medición.	Establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido de los vehículos automotores nuevos en planta y su método de medición.	12/01/95

Fuente: propia

NORMAS SOBRE CALIDAD DEL AIRE Y EMISIONES

Tabla 34 NOMs sobre calidad del aire y emisiones

Número	Nombre	Objeto	DOF
PROY-NOM-025-SSA1-2025 actualiza la NOM-025-SSA1-2014	Salud ambiental. Criterio para evaluar la calidad del aire ambiente, con respecto a las partículas suspendidas PM10 y PM2.5. Valores normados para la concentración de partículas suspendidas PM10 y PM2.5 en el aire ambiente, como medida de protección a la salud de la población.	Establecer los valores límites permisibles de concentración de partículas suspendidas PM10 y PM2.5 en el aire ambiente como medida para la protección a la salud humana; así como los criterios para su evaluación.	28/09/2020
PROY-NOM-023-SSA1-2023 actualiza la NOM-023-SSA1-1993	Criterio para evaluar la calidad del aire ambiente, con respecto al dióxido de nitrógeno (NO2). Valores normados para la concentración de dióxido de nitrógeno (NO2) en el aire ambiente, como medida de protección a la salud de la población.	Establecer los valores límites permisibles de concentración de dióxido de nitrógeno en el aire ambiente como medida para la protección a la salud humana; así como los criterios para su evaluación.	28/09/2020
PROY-NOM-021-SSA1-2021 actualiza la NOM-021-SSA1-1993	Salud ambiental. Criterio para evaluar la calidad del aire ambiente, con respecto al monóxido de carbono (CO). Valores normados para la concentración de monóxido de carbono (CO) en el aire ambiente, como medida de protección a la salud de la población.	Establecer los valores límites permisibles de concentración de monóxido de carbono (CO) en el aire ambiente como medida para la protección a la salud humana; así como los criterios para su evaluación.	25/09/2020
PROY-NOM-020-SSA1-2020 actualiza la NOM-020-SSA1-2014	Salud ambiental. Criterio para evaluar la calidad del aire ambiente, con respecto al ozono (O3). Valores normados para la concentración de ozono (O3) en el aire ambiente, como medida de protección a la salud de la población.	Establecer los valores límite de concentración de ozono en el aire ambiente como medida para la protección a la salud humana; así como los criterios para su evaluación.	25/09/2020
NOM-172-SEMAR-NAT-2019	Lineamientos para la obtención y comunicación del Índice de Calidad del Aire y Riesgos a la Salud.	Establecer los lineamientos para la obtención y comunicación del Índice de Calidad del Aire y Riesgos a la Salud, con el fin de informar de manera clara, oportuna y continua el estado de la calidad del aire, los probables daños a la salud que ocasiona y las medidas que se pueden tomar para reducir la exposición.	20/11/2019
NOM-050-SEMAR-NAT-2018	Que establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos.	establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno; así como el límite mínimo y máximo de la suma de monóxido y bióxido de carbono y el Factor Lambda para vehículos en circulación que utilizan gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos.	12/10/2018
NOM-045-SEMAR-NAT-2017	Protección ambiental.- Vehículos en circulación que usan diésel como combustible.- Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición.	establece los límites máximos permisibles de emisión expresados en coeficiente de absorción de luz o por ciento de opacidad, proveniente de las emisiones del escape de los vehículos automotores en circulación que usan diésel como combustible, método de prueba y características técnicas del instrumento de medición.	08/03/2018

<p>NOM-044-SEMAR-NAT-2017</p>	<p>Que establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoníaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.</p>	<p>Establece los límites máximos permisibles de emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NOx), partículas (Part), e incluso de amoníaco (NH3), conforme a lo especificado en las Tablas 1, 2, 3 y 4 de la presente norma oficial mexicana; todos ellos, contaminantes provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores</p>	<p>19/02/2018</p>
<p>NOM-167-SEMAR-NAT-2017</p>	<p>Establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas.</p>	<p>1.1.1 Establecer los Límites Máximos Permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural, diésel o cualquier otro combustible alterno que circulen en la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; 1.1.2 Establecer los requisitos mínimos en materia de tecnologías de la información para los Centros de Verificación Vehicular, Unidades de Verificación, gobierno federal a través de las Secretarías de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de Comunicaciones y Transportes, y gobiernos de las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala, en el ámbito de sus respectivas atribuciones; 1.1.3 Establecer los requisitos mínimos sobre la autenticidad y rastreabilidad de las Constancias de Verificación Vehicular que se emitan en los Centros de Verificación o Unidades de Verificación Vehicular que apliquen la presente Norma Oficial Mexicana. 1.1.4 Establecer el método de prueba a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo, especificaciones y procedimiento. 1.1.5 Establecer los Límites Máximos Permisibles de emisión de contaminantes para la detección de un vehículo automotor ostensiblemente contaminante en vialidad para vehículos automotores que utilizan gasolina o diésel.</p>	<p>05/09/2017</p>

<p>NOM-041-SEMAR-NAT-2015</p>	<p>Que establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible.</p>	<p>Establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos, monóxido de carbono, oxígeno y óxido de nitrógeno; así como el nivel mínimo y máximo de la suma de monóxido y bióxido de carbono y el Factor Lambda. Es de observancia obligatoria para el propietario, o legal poseedor de los vehículos automotores que circulan en el país o sean importados definitivamente al mismo, que usan gasolina como combustible, así como para los responsables de los Centros de Verificación, y en su caso Unidades de Verificación Vehicular, a excepción de vehículos con peso bruto vehicular menor de 400 kg (kilogramos), motocicletas, tractores agrícolas, maquinaria dedicada a las industrias de la construcción y de la minería.</p>	<p>0/06/2015</p>
<p>NOM-047-SEMAR-NAT-2014</p>	<p>Que establece las características del equipo y el procedimiento de medición para la verificación de los límites de emisión de contaminantes, provenientes de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos.</p>	<p>Establece las características del equipo y el procedimiento de medición, para la verificación de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes de los vehículos automotores en circulación equipados con motores que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos, es de observancia obligatoria para los responsables de los Centros de Verificación o Unidades de Verificación Vehicular autorizados, proveedores de equipos de verificación, de insumos y laboratorios de calibración.</p>	<p>26/11/2014</p>

E.

**IDENTIFICACIÓN DE MEJORES
PRÁCTICAS EN MATERIA DE
MOVILIDAD**



- 63 Para fines del alcance de esta sección se entenderá como “mejor práctica regulatoria”, aquellas disposiciones que establecen un nuevo estándar que permite garantizar mejor tanto el derecho a la movilidad como los de salud, medio ambiente y otros. Es decir, son elementos de innovación tanto por parte de leyes locales en México, como leyes nacionales/locales en otros países. Estas disposiciones permiten no solo cambiar la práctica por parte de los sujetos obligados, sino además establecer referentes regulatorios para la acción del poder judicial en sus tesis, sentencias y resoluciones, lo cual tiene un efecto de replicabilidad en las demás entidades federativas.

PRINCIPIOS E INSTRUMENTOS GENERALES EN LEYES LOCALES

Tabla 35 Mejores prácticas regulatorias de principios en leyes estatales

Tema	Disposición
Sujetos obligados	<p>Ley de Movilidad, Estado de México Artículo 3. Sujetos. La presente Ley está dirigida a:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Las autoridades en materia de movilidad, por cuanto se refiere a las bases y directrices a las que se deberán sujetar a fin de fomentar el derecho a la movilidad en el Estado. II. A toda persona, sea o no residente del Estado, a la que se dirige el Sistema Integral de Movilidad, por lo que se refiere al cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y demás ordenamientos jurídicos aplicables. III. Aquellas personas que actualmente son titulares o soliciten el otorgamiento de una licencia, permiso, autorización, e incluso, concesión o asociación público privada vinculada a dicho sistema, conforme a lo dispuesto en esta Ley.
Diseño universal	<p>Ley de Movilidad, Nayarit. Para “los entornos físicos, transporte, instalaciones, servicios públicos y tecnologías de la información y las comunicaciones” en los “componentes de movilidad”. Los relevante es que no solo se refiere a la accesibilidad física a los entornos o instalaciones, sino que se refiere a todo el sistema de movilidad, y además se dirige a las personas “en condición bajo la cual presentan alguna deficiencia física, mental, intelectual o sensorial que a corto o largo plazo afectan la forma de interactuar y participar plenamente con los componentes de la movilidad. Estos principios son:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Uso equiparable, útil para personas con capacidades diferentes; II. Uso flexible, se adapta a cualquier usuario; III. Simple e intuitivo, fácil de entender para cualquier grupo de edad o condición socioeconómica; IV. Información perceptible, comunicando de forma eficaz a cualquier tipo de usuario; V. Tolerancia al error, minimizando el riesgo al accidente; VI. Que exija poco esfuerzo físico y favorezca el uso eficaz y confortable; VII. Tamaño del espacio apropiado para el acceso y movilidad de cualquier usuario, y VIII. Uso de señalizaciones que permitan el entendimiento para las personas de distintas discapacidades.
Principios	<p>Ley de Movilidad, CDMX. Estableció inicialmente una serie de principios, retomados por casi todas las demás leyes estatales.</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados; <ol style="list-style-type: none"> I. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna; II. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios. III. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión; IV. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje; V. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente; VI. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular; VII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte; VIII. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades

Ley de Movilidad, Colima. Se prevén Planes de Movilidad a nivel metropolitano, si bien no aclaran el mecanismo de coordinación entre municipios.

Artículo 41. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son los documentos básicos para configurar las estrategias de movilidad sostenible de las entidades territoriales del Estado, ya sea por municipio, por centro de población o por zonas metropolitanas en acuerdo con los municipios participantes.
2. La iniciativa para elaborar y aprobar los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos.
3. El ámbito territorial de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable es el del municipio ó previo acuerdo de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continúa como si no integran ninguna.

Artículo 42. Clasificación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, de acuerdo al tamaño de población que habitan en el asentamiento humano podrán ser de dos tipos:
 - I. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población mayor a 100,000 habitantes; y
 - II. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menores a 100,000 habitantes.

Ley de Movilidad, Colima.

Artículo 58. Programa de Inversiones

1. El Programa de Inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y de los servicios para la movilidad, que establecen el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los planes integrales de movilidad urbana sustentable.
2. El Programa de Inversiones establecido en la programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiar en un periodo mínimo de seis años.
3. Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas existentes, que debe tener en cuenta parámetros económicos, sociales y ambientales.
4. La elaboración del Programa de Inversiones corresponde al organismo que elabore los Programas de Movilidad Urbana Sustentable o los planes correspondientes. La aprobación de la financiación de las actuaciones programadas corresponde a la administración competente en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable.
5. La elaboración del Programa de Inversiones debe ser comunicada al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, al Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable y a las administraciones con competencias sobre los medios de transporte y sobre las infraestructuras por las que circulan.

Artículo 59. Banco de Proyectos

1. La Secretaría establecerá un Banco de Proyectos, integrado por estudios y proyectos ejecutivos en materia de movilidad, vialidad y transporte, producto del cumplimiento de las condiciones establecidas como Medidas de Integración de Movilidad en las Resoluciones Administrativas de los Estudios de Impacto de Movilidad que emita la Secretaría, así como todos aquellos que sean elaborados por la Administración Pública Estatal. El Banco de Proyectos estará disponible para consulta de las dependencias, organismos, entidades y delegaciones, con objeto de facilitar la verificación de documentos existentes establecidos en la Ley Estatal de Obras Públicas y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público del Estado.

Fuente: propia

OBLIGACIONES E INSTRUMENTOS RESPECTO AL SISTEMA DE MOVILIDAD

Tabla 36 Mejores prácticas regulatorias de obligaciones e instrumentos en leyes estatales

Tema	Disposición
Control de velocidad	<p>Ley de Movilidad, Nayarit</p> <p>Las políticas o acciones a implementar para el establecimiento de zonas de tránsito lento, podrán contener medidas dentro de las estrategias o planificación urbana como las que se señalan a continuación, siempre y cuando se puedan llevar a cabo de acuerdo a las vialidades y al servicio público de transporte:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Ampliación de las aceras. Fomenta los desplazamientos a pie y mejora la seguridad vial de la vía pública en especial la de las niñas, niños y personas con discapacidad o movilidad reducida; II. Utilización de mobiliario urbano. Se pretende que delimite los distintos espacios con elementos vegetales, constructivos o decorativos que mejoren el aspecto de la calle; III. Pavimentos especiales. Es la implementación de pavimentos que favorecen una disminución de la velocidad como es el adoquinado, la utilización de piedra u otros. Así mismo se podrá utilizar el color como elemento limitador de velocidad; IV. Desviación del eje de la trayectoria. Es el diseño de una vialidad que permite la desviación vehicular y se puede llevar a cabo de distintas formas: <ol style="list-style-type: none"> a) En las intersecciones se pueden diseñar las vialidades en efecto zigzag que obligue a los conductores a disminuir la velocidad para trazarlos, con las medidas necesarias para la seguridad vial, y b) En zonas de baja densidad, en ocasiones, no se ocupa plenamente el estacionamiento en la vía. En este caso, mediante arbolado y mobiliario urbano, se puede mantener la alineación prevista.
Calles nuevas	<p>Ley de Movilidad, CDMX</p> <p>Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Distrito Federal deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.</p>
Calles completas	<p>Ley de Movilidad, Sinaloa</p> <p>En la elaboración de proyectos sobre nuevas vialidades primarias, se emplearán en su diseño los preceptos universales preferentemente bajo los criterios de calles completas, por lo que deberá considerarse la construcción de vías peatonales, accesibles para personas con discapacidad, así como el alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y ciclovía; las cuales pueden ser parte de la calzada de las vialidades o tener un trazo independiente. Las vialidades secundarias por proyectar, deberán contar con los mismos componentes mínimos, excepto cuando sean vías exclusivas peatonales o para ciclistas.</p>
Manuales	<p>Ley de Movilidad, CDMX</p> <p>Artículo 183.- Con el objeto de garantizar un funcionamiento adecuado de las vialidades para el tránsito peatonal y vehicular, la Secretaría; de conformidad con lo que disponga el Reglamento, publicará y mantendrá actualizado el Manual de Diseño Vial del Distrito Federal.</p> <p>Artículo 185.- (...) La nomenclatura y la señalización vial en todas las áreas de circulación peatonal y vehicular se ajustarán a lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito del Distrito Federal, que deberá publicar y mantener actualizado la Secretaría.</p>
Principios de servicios de transporte	<p>Ley de Movilidad, Sinaloa</p> <p>Artículo 128. El transporte público es un servicio encaminado a garantizar la movilidad de personas y cosas en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, comodidad e higiene sujeto a una tarifa o contraprestación económica, mismo que se sujetará a los ejes rectores siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Acceso al transporte. Que toda persona pueda disponer de medios variados para transportarse, él o sus bienes, de un lugar a otro en condiciones de seguridad, comodidad, calidad e higiene, según sus necesidades específicas; II. Accesibilidad. Implementación de medidas tendientes a asegurar el acceso de todas las personas con preferencia a aquellos que presenten capacidades diferentes, en igualdad de condiciones con las demás personas, a los servicios públicos de transporte, e infraestructura destinada a dichos servicios. III. Programa de servicio e infraestructura. La operación de vehículos de transporte conforme a la demanda de servicio y procurar la optimización de la infraestructura vial existente y la construcción de infraestructura especial que facilite la operación de cada uno de los distintos modos de transporte, en congruencia con la planeación urbana y ordenación del territorio; IV. Antimonopolio. Vigilar que en el establecimiento del servicio de transporte público, no se formen ni propicien monopolios, u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado, ni barreras a la libre competencia, en los términos de la Ley aplicable, con el objeto de garantizar al usuario una adecuada accesibilidad a diversas alternativas de transporte, en términos de lograr una Movilidad Sustentable de pasajeros y de carga; V. Participación ciudadana. La sociedad civil organizada podrá emitir opiniones, estudios y recomendaciones para mejorar la calidad del servicio de transporte; VI. Sustentabilidad. La promoción y gestión de las óptimas condiciones para el uso de medios alternos de transporte que fomenten la innovación en el sistema de movilidad en el Estado, así como la transición a nuevas tecnologías y combustibles no contaminantes en vehículos motorizados o no motorizados; y VII. Destino Preferente. Uso preferente de las vialidades, carreteras, caminos e infraestructura vial de carácter estatal y municipal, al fortalecimiento de la movilidad de las personas, a través de los servicios de transporte público y los medios alternos de transporte no motorizados;

Fuente: propia

MEJORES PRÁCTICAS INTERNACIONALES

Tabla 37 Mejores prácticas regulatorias en otros países

Tema	Reforma legal
Sistema seguro	<p>En Suecia y Holanda, a partir de mediados de la década de los 90 emergió una conceptualización de la seguridad vial basada en la integración de sectores tradicionalmente separados: la gestión del tránsito, el diseño vial, la educación, basados en la idea de que ninguna muerte es aceptable. A partir la década de los 2000 se fue acuñando sobre todo en Australia la idea de sistema seguro, que enfocaba los incidentes de tránsito como algo básicamente inevitable e inherente al tránsito de vehículos, pero que sí podía ser más seguro haciendo que las lesiones fuesen cada vez menos graves. El nuevo enfoque, retomado parcialmente también en Estados Unidos a través de las 3E, establece que es posible diseñar el sistema de movilidad de manera que acepte el error humano, e incorpore un criterio de tolerancia de lesiones para lograr que estas sean no graves.</p>
La movilidad como servicio en el Código de Transporte de Finlandia	<p>Las particularidades de la demanda de movilidad en las ciudades requieren a su vez una diversidad de ofertas y servicios, destinados cada uno a cubrir requerimientos específicos de los viajes que pueden incluir su longitud, su velocidad, sus horarios, sus destinos intermedios, el tipo de usuario, el motivo de viaje, la vulnerabilidad o el ingreso del usuario, su prioridad respecto a las actividades de cuidado, etc.</p> <p>Esta diversidad de demandas requiere una gestión integrada de los servicios. A esto se debe incorporar la interfase con el usuario, de manera que este pueda diseñar la oferta de servicios que más le conviene. El enfoque de la <i>movilidad como servicio</i>²⁷ es un concepto ya no tan nuevo que plantea que los servicios de transporte se deben integrar de manera que se puedan ofrecer servicios de movilidad lo más ajustados a la demanda de los usuarios, sin que ellos estén obligados a transaccionar con cada uno de los servicios por separado (Heikkilä, 2014; Hietanen, 2014). El acercamiento a este concepto se da con la emergencia de las llamadas empresas de redes de transporte en la regulación local.</p> <p>En Finlandia se reformó en 2018 el Código de Transporte para incorporar esta visión y obligar la interoperabilidad de datos y sistemas de información. Las empresas de transporte están obligadas a publicar sus datos de operación y tarifas en un estándar de datos abiertos, así como una API para interconectar sus servicios con terceros.</p> <p>La segunda fase se prevé incorporar reglas de desregulación para un ecosistema competitivo, que pueda generar servicios integrados hacia el usuario, a través de ofertas cada vez más detallados y que puedan acercarse a la demanda específica de cada usuario.</p>
Regulación de la micromovilidad compartida	<p>La emergencia en los últimos años de opciones de las bicicletas con SPA y VMP tanto en la modalidad de servicios compartidos como para uso particular ha desatado una gran diversidad de oferta reforzado también de cambios tecnológicos que permiten soluciones a menores costos y con mayor demanda. Los demostrados beneficios ambientales, seguridad y salud de sustituir viajes de automóviles con VMP y bicicletas ponen el reto de regular eficientemente estos vehículos para promover su uso pero también eliminar los costos que puedan generar a terceros en especial en forma de seguridad.</p> <p>Para un mercado tan nuevo como el de la micromovilidad, se necesita una regulación flexible y adaptativa, que permita actualizarla conforme cambian las condiciones del mercado. También se trata de potenciar la innovación permitiendo que los actores privados, sociales y públicos puedan ajustar sus propias estrategias a los cambios tecnológicos y de demanda de los usuarios. Los ejercicios de prueba y error regulatorios no deben descartarse: las ciudades pueden trabajar con la industria y los operadores de servicios para ofrecer soluciones.</p> <p>La regulación basada en resultados y en criterios basados en <i>performance</i> son mucho más efectivas que decisiones fijas y arbitrarias. Por ejemplo, establecer reglas como topes de empresas y flota, contraprestaciones arbitrarias y restricciones de circulación a los operadores de servicios de micromovilidad pueden generar una reducción en los viajes en VMP, lo cual podría ser lo contrario de lo que se quiere lograr: menos viajes en automóvil. Las ciudades deben diseñar los indicadores y metas, que permitan a su vez ajustar la regulación. Los criterios de cobertura, calidad y asequibilidad coinciden con estos criterios basados en resultados. Pero también se requiere flexibilizar criterios considerando las diferentes capacidades institucionales del Estado, en especial respecto a gobiernos municipales.</p>

27 En inglés se usa coloquialmente el término *maas* (*mobility as a service*).

En 2013 Emilia Silva Figueroa de 9 meses de edad, murió como consecuencia de un choque en un auto por parte de una persona que conducía alcoholizado y a gran velocidad, el cual intentó darse a la fuga, pero quedó libre. Su familia comenzó una campaña para modificar la Ley de Tránsito, que derivó en:

1. Penas de entre 1 y 10 años a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones graves o la muerte²⁸.
2. Penas para conductores que se niegan injustificadamente a realizar el alcoholtest o la alcoholemia.

Artículo 195 Bis.- En caso de accidentes que produzcan lesiones de las comprendidas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, la negativa injustificada del conductor que hubiese intervenido en ellos a someterse a las pruebas respiratorias evidenciales o a los exámenes científicos señalados en el artículo 183 de esta ley para determinar la dosificación de alcohol en la sangre o la presencia de drogas estupefacientes o sicotrópicas, o la realización de cualquier maniobra que altere sus resultados, o la dilación de su práctica con ese mismo efecto, serán castigadas con la pena de presidio menor en su grado máximo, multa de once a veinte unidades tributarias mensuales, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal. Para los efectos de determinar la pena prevista en este inciso, será aplicable lo dispuesto en los artículos 196 bis y 196 ter de esta ley.

3. Penas para conductores que se dan a la fuga del accidente.

Artículo 195.- (...) El incumplimiento de la obligación de detener la marcha, prestar la ayuda posible y dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que se produzcan lesiones, señalada en el artículo 176, se sancionará con la pena de presidio menor en su grado medio, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y multa de siete a diez unidades tributarias mensuales.”

Derivado del atropellamiento de un ciclista en las carreteras de España, Ana González inició una campaña que derivaría en la reforma al Código Penal centralizado en el país, específicamente en dos cosas:

1. Aumentar la gravedad de las penas imprudenciales, cuando están relacionadas con velocidad y alcohol por parte del responsable:

Artículo 142. 1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años. Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años. A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho. (...) 2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses. Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal. (...)

Artículo 379. 1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. 2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

2. Establecer una pena exclusivamente por darse a la fuga y no prestar auxilio a un lesionado por un accidente de tránsito:

Artículo 195. 1. El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses. 2. En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno. 3. Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a 18 meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años.

Fuente: propia

²⁸ Al respecto hubo un fallo judicial de inconstitucionalidad: <https://www.latercera.com/noticia/tc-resuelve-norma-clave-la-ley-emilia-inconstitucional/>

REFERENCIAS

- CDHDF, & ITDP. (2012). *Informe Especial del Derecho a la Movilidad*. México: CDHDF. Obtenido de <http://cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>
- Céntrico. (2020). *Los PIMUS en México*. para la Agencia de Cooperación Alemana GIZ.
- Céntrico, & Endimov. (2020). *Lineamientos para la legislación local de la movilidad en México*.
- 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
- GIZ, & SEDATU. (2020). Diagnóstico normativo en materia de movilidad.
- Heikkilä, S. (2014). *Mobility as a Service. A Proposal for Action for the Public Administration*. Aalto University, Helsinki. Obtenido de https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/13133/master_Heikkil%C3%A4_Sonja_2014.pdf?sequence=1
- Hensher, D., Ho, C., Mulley, C., Nelson, J., Smith, G., & Wong, Y. (2020). *Understanding Mobility as a Service (MaaS) Past, Present and Future*. Amsterdam: Elsevier.
- Hietanen, S. (2014). 'Mobility as a Service' – the new transport model? *Eurotransport*, 12(2).
- Muro Ruiz, E. (2007). *Algunos elementos de técnica legislativa*. México: UNAM. Obtenido de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2149/2.pdf>
- ONU. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Obtenido de <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- Sánchez de Madariaga, I. (2002). Configurar el espacio intermedio: urbanismo y conciliación entre vida laboral y vida familiar. *Anuario del Gobierno Local*, ISSN 2013-4924, N°. 1, 145-168. Obtenido de http://repositorio.gobiernolocal.es/xmlui/bitstream/handle/10873/474/agl02_14_est08_sanchez.pdf?sequence=1&isAllowed=y

