Armonización estatal a tres años de la LGMSV

Balance del proceso de armonización estatal 2022-2025

Paola Lara, Alejandra Leal y Armando Pliego

Mayo 2025

céntrico

INTRODUCCIÓN

En mayo de 2022 se promulgó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) con el propósito de garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Esta ley —considerada una norma de avanzada impulsada por organizaciones civiles— estableció un plazo perentorio de 180 días (aproximadamente seis meses) para que las 32 entidades federativas armonizaran sus marcos jurídicos locales con las disposiciones de la Ley General. El objetivo era claro: traducir los principios de la LGMSV en leyes estatales que orientaran políticas públicas para reducir los siniestros de tránsito y mejorar la movilidad en todo el país.

Sin embargo, a casi tres años de su publicación en el Diario Oficial de la Federación (17 de mayo de 2022), el balance es preocupante. Solo una parte de los estados cumplió con la armonización en tiempo y forma, y la gran mayoría incumplió el plazo legal, evidenciando un ritmo de implementación mucho más lento de lo previsto. De hecho, el plazo oficial venció en noviembre de 2022, pero el proceso ha continuado con rezagos significativos año tras año.

A continuación, se presenta un corte de caja crítico sobre el estado de la armonización de la LGMSV en las entidades federativas, destacando el ritmo lento de adecuación legal, la falta de seguimiento desde el Congreso de la Unión, y los costos sociales, ambientales y económicos que conlleva este retraso en materia de movilidad.

Con este documento se cierran 3 años de seguimiento puntual a la armonización de la LGMSV, y se abre el siguiente paso centrado en garantizar una regulación secundaria efectiva que garantice el cumplimiento del derecho a la movilidad, a la lucha por una política fiscal y presupuestal congruente, así como a la documentació, defensa y profundización de los avances logrados.

EL VALOR DE LA INCIDENCIA SOCIAL

Cuando hace tres años impulsamos la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial celebramos que, por fin, el derecho a desplazarnos de manera segura, accesible y digna quedara reconocido en la ley.

Hoy, los avances son innegables, pero también lo es la deuda pendiente. Ante este panorama, en Céntrico reafirmamos nuestra convicción de que cada vida cuenta y de que los derechos solo existen cuando se garantizan en la práctica.

Nuestra visión es clara: un país donde nadie pierda la vida ni vea limitada su independencia por la forma en que se mueve. Para lograrlo, debemos fortalecer la voz de la sociedad civil y de las víctimas, porque los cambios duraderos solo llegan cuando la ciudadanía exige cuentas y participa en la solución.

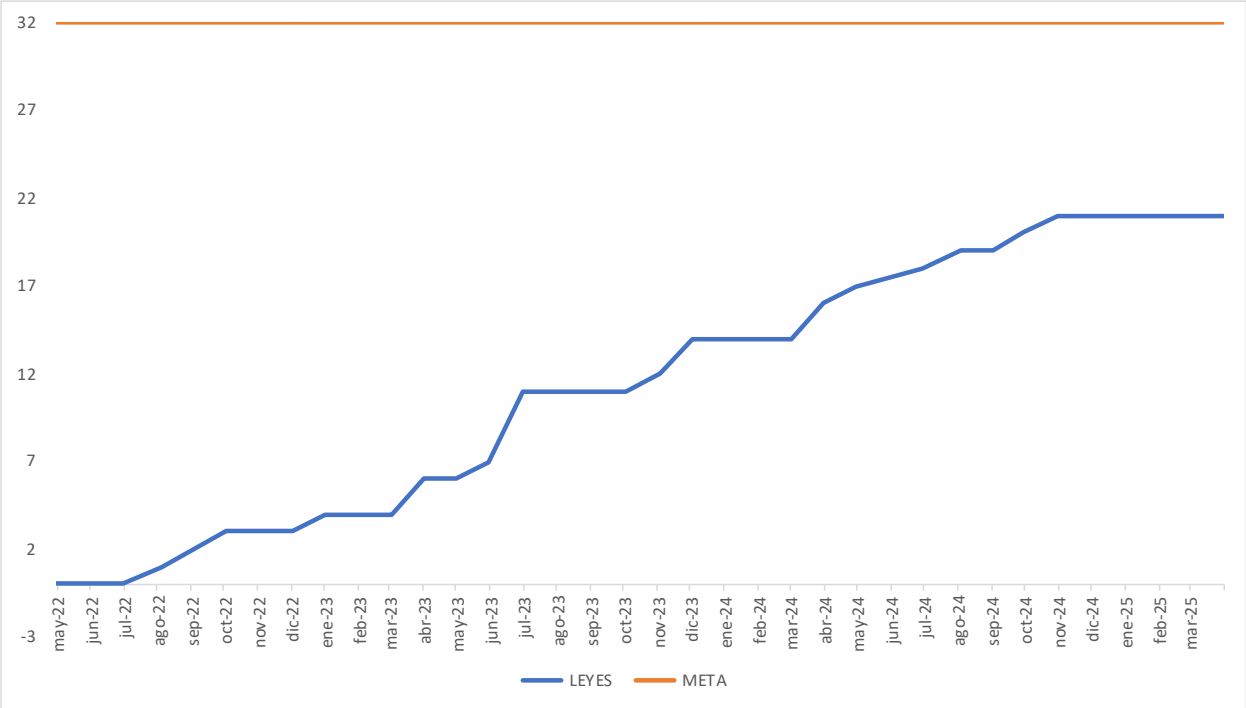
Alejandra Leal, Codirectora de Céntrico

ARMONIZACIÓN INCUMPLIDA

El Congreso ordenó a los estados armonizar sus leyes, estos no han cumplido.
El plazo legal otorgado por la LGMSV a los congresos locales para homologar sus leyes con la nueva normatividad general venció a finales de 2022, pero solo 3 de las 32 entidades logró cumplirlo a tiempo: Jalisco, Nayarit y Yucatán, y a la fecha solo 21 lo han hecho. Pero además no se trata solamente de un acto formal, sino que la regulación local se adapte efectivamente a los lineamientos nacionales.

EVOLUCIÓN ANUAL

- Primer año: Mayo 2022 – mayo 2023. Únicamente 7 estados reformaron sus legislaciones locales conforme a la LGMSV, es decir, ni siquiera un cuarto de las entidades.
- Segundo año: Mayo 2023 – mayo 2024. 10 estados adicionales que lograron expedir o reformar sus leyes de movilidad. Esto elevó a 17 el número total de entidades armonizadas al cumplirse dos años de la LGMSV.
- Tercer año: Mayo 2024 – mayo 2025. Durante el progreso prácticamente se estancó: solo 4 estados más realizaron la armonización. En total, a tres años de la entrada en vigor de la ley general, solo 21 estados han cumplido con actualizar su marco jurídico local.



Quiénes son las entidades rezagadas

11 entidades federativas siguen sin armonizar sus legislaciones pese al retraso de más de dos años respecto del plazo original. Las entidades rezagadas son Baja California, Chiapas, Ciudad de México, Coahuila, Hidalgo, Morelos, Oaxaca, Querétaro, San Luis Potosí, Veracruz y Zacatecas, las cuales hasta mayo de 2025 no habían homologado sus leyes de movilidad y seguridad vial. Esto significa que más de una tercera parte del país permanece en omisión legislativa, sin contar aún con leyes locales alineadas a la LGMSV.

Estado	Fecha
Nayarit	ARMONIZADO EN ago-22
Yucatán	ARMONIZADO EN sep-22
Jalisco	ARMONIZADO EN oct-22
Aguascalientes	ARMONIZADO EN ene-23
Quintana Roo	ARMONIZADO EN abr-23
Tamaulipas	ARMONIZADO EN abr-23
Michoacán	ARMONIZADO EN jun-23
Baja California Sur	ARMONIZADO EN jul-23
Campeche	ARMONIZADO EN jul-23
Colima	ARMONIZADO EN jul-23
Durango	ARMONIZADO EN jul-23
Nuevo León	ARMONIZADO EN nov-23
Puebla	ARMONIZADO EN dic-23
Sonora	ARMONIZADO EN dic-23
Tabasco	ARMONIZADO EN abr-24
Tlaxcala	ARMONIZADO EN abr-24
Estado de México	ARMONIZADO EN may-24
Guanajuato	ARMONIZADO EN jun-24
Guerrero	ARMONIZADO EN ago-24
Chihuahua	ARMONIZADO EN oct-24
Sinaloa	ARMONIZADO EN nov-24
Baja California	LEY DE MOVILIDAD NO ARMONIZADA
Coahuila	LEY DE MOVILIDAD NO ARMONIZADA
Chiapas	LEY DE MOVILIDAD NO ARMONIZADA
Ciudad de México	LEY DE MOVILIDAD NO ARMONIZADA
Hidalgo	LEY DE MOVILIDAD NO ARMONIZADA
Oaxaca	LEY DE MOVILIDAD NO ARMONIZADA
Morelos	SIN LEY DE MOVILIDAD
Querétaro	SIN LEY DE MOVILIDAD
San Luis Potosí	SIN LEY DE MOVILIDAD
Veracruz	SIN LEY DE MOVILIDAD
Zacatecas	SIN LEY DE MOVILIDAD

Quiénes son las entidades rezagadas

Los 5 estados que no han aprobado una ley de movilidad son los más preocupantes. Desde la ley inicial en 2013 en Jalisco seguda del 2014 en la Ciudad de México, hubo un proceso muy público y sólido de sustituir leyes de tránsito, transporte y vialidad por leyes de movilidad que permitieran aplicar el nuevo enfoque más integral y sistémico. Gran parte de los estados lo hicieron (27) pero algunos no. No solo se trata del nombre, sino más bien del enfoque legal de derivar la ley de un derecho: el de la movilidad.

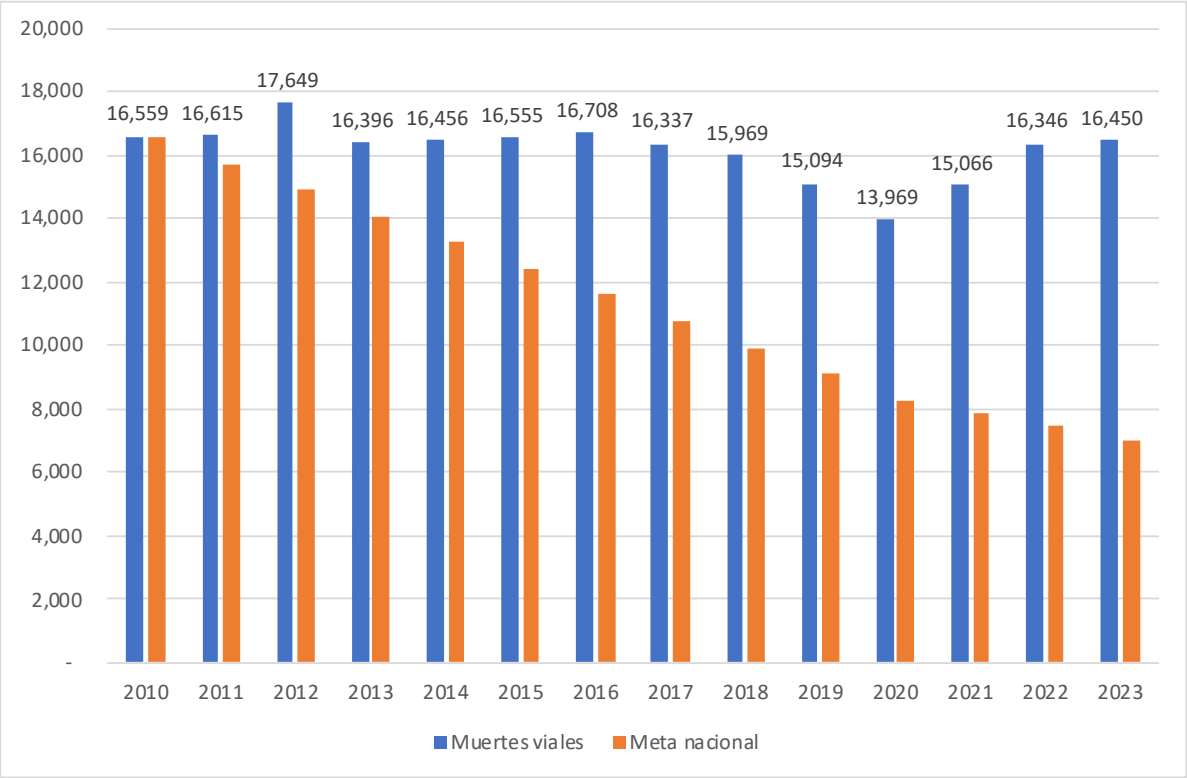
El resultado es el aplazamiento generalizado de la implementación

El panorama anterior evidencia un ritmo de armonización sumamente lento, que no solo incumple el plazo legal, sino que dilata la implementación efectiva de la política nacional de movilidad. Incluso aquellos estados que han armonizado lo hicieron con retraso significativo, en muchos casos uno o dos años después de lo exigido, aplazando a su vez el desarrollo de la regulación secundaria, como normas, reglamentos, manuales y reglas de operación, y en general de la implementación efectivo de los principios de la ley. La consecuencia inmediata es la postergación de los beneficios que la LGMSV buscaba promover en materia de seguridad vial y movilidad sustentable.

EL TERRIBLE DEL REZAGO: MÁS MUERTES VIALES

La siniestralidad vial no se reduce y la meta está cada vez más lejana.

El rezago en la armonización legal tiene un impacto directo en costos sociales altísimos: cada estado que demora en actualizar su marco jurídico está posponiendo la adopción de políticas que previenen siniestros de tránsito. La urgencia por acelerar estas reformas no es abstracta, se refleja en nombres y rostros de víctimas que día a día engrosan la estadística. Reducir la mortalidad vial requería acción inmediata; tres años de espera representan miles de muertes que, de haberse cumplido el mandato en tiempo, quizá no habrían ocurrido.



La LGMSV nació precisamente con el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por el tránsito, pero mientras sus disposiciones no se apliquen plenamente en todo el país, la siniestralidad vial permanecerá elevada. Tan solo en 2023 se registraron 16,450 muertes, una cifra que nos regresa a los niveles de 2010 y que está muy lejos de la meta nacional que México asumió: alcanzar 7,000 muertes para esta fecha. Cada día de retraso en la implementación de medidas integrales de seguridad vial se traduce en más familias desgarradas por la pérdida de seres queridos y en más personas que sufren discapacidades y lesiones de por vida.

Retraso en las leyes, implica retraso en las políticas de reducción de muertes viales.
Muchas de las medidas establecidas en la LGMSV como control de velocidades, conducción con alcohol, diseño vial seguro, verificación físico-mecánica de vehículos, licencias de conducción con exámenes teórico y práctico, está demostrado que reducen muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito. En la medida en que la armonización se retrasa, continúa la pérdida de vidas que podrían haberse evitado mediante conductores mejor capacitados, vehículos más seguros, calles mejor diseñadas y una aplicación efectiva de la ley.

LOS COSTOS SOCIALES Y AMBIENTALES DE LA INACCIÓN

Un mal entorno normativo lo pagamos todos.
Incluso en el escenario más conservador, los costos ambientales y sociales del transporte terrestre (contaminación del aire, emisiones de gases de efecto invernadero, siniestros viales, congestión y ruido) son altísimos: nos cuestan a los mexicanos alrededor de 1.05 billones de pesos al año para 2024 (2.9% del PIB), lo que equivale a unos 2 874 millones de pesos. Estas magnitudes ilustran cuántos recursos se pierden cada día por mantener un modelo de transporte ineficiente y riesgoso, y subrayan el potencial retorno de invertir en movilidad segura y sustentable.

Cada peso no invertido hoy en mejorar la movilidad implica varios pesos gastados mañana en atender sus impactos negativos. La falta de armonización impide implementar de forma homogénea medidas que podrían aligerar estos costos económicos. Por ejemplo:

- la LGMSV sienta bases para priorizar el transporte público y la movilidad activa; si los estados la adoptaran plenamente, podrían redirigir inversiones a sistemas de transporte masivo eficientes, reduciendo la dependencia del automóvil particular que es causa principal de congestión.
- Asimismo, la ley promueve la profesionalización y regulación del transporte de carga y pasaje, lo cual incide en una movilidad más ordenada y segura (menos siniestros, menos vidas pérdidas, menos costos económicos). Al postergar tales acciones, los estados rezagados mantienen el statu quo de sistemas de movilidad poco efectivos, con pérdidas económicas diarias.
- Las leyes estatales podrían sentar bases para la internalización de costos, por ejemplo en el caso de los motores a gasolina o vehículos grandes que profundizan el riesgo y la congresión, en favor de vehículos más pequeños, no motorizados o eléctricos.

La ineficiencia del transporte genera desigualdad y afecta a la economía y a la sociedad.
Sin políticas y normas claras, las ciudades del país siguen en general un modelo de movilidad basado en los vehículos motorizados privados, cuyo costo es más visible en la congestión y la ineficiencia. En México se pierden alrededor de 5,187 millones de horas debido a la congestión, equivalente al 1.2% del PIB nacional, de acuerdo con ITDP. Quienes habitan las ciudades más pobladas del país pierden, en promedio, 100 horas al año detenidos en el tráfico, con las personas usuarias del transporte público siendo las más perjudicadas: pierden en promedio 118 horas anuales, frente a 71 horas de los automovilistas (IMCO). Esta pérdida de tiempo se traduce en menor productividad: se calcula que las personas usuarias de transporte público dejan de percibir 69 mil millones de pesos en ingresos por las horas extra que pasan en trayectos, y quienes usan el automóvil pierden alrededor de 25 mil millones.

"Yo trato de convertir mi duelo, mi pérdida y mi dolor en mi fuerza y mi energía, para que (…) la muerte de mi hermana tenga un significado a nuestra sociedad"
Esther Soto, Gabi Bici Blanca (Oaxaca)

ACOMPAÑAMIENTO LEGISLATIVO DESDE LO NACIONAL

El rezago en la armonización estatal representa una oportunidad para que tanto el Congreso de la Unión como el Gobierno Federal fortalezcan su rol como actor clave en la implementación de la LGMSV. Será clave instalar mecanismos de supervisión o sanciones para asegurar su cumplimiento oportuno. Se requiere desde el Poder Legislativo federal un proceso sistemático de rendición de cuentas de las entidades rezagadas, además de exhortos públicos.

Acompañamiento legislative desde el Congreso
La responsabilidad de armonizar ha recaído totalmente en los congresos locales, el Congreso de la Unión puede emitir evaluaciones periódicas y citar a comparecer a autoridades estatales sobre este tema. Además, se podrían establecer incentivos o penalización (por ejemplo, condicionar fondos federales de transporte) que apremien a las entidades a priorizar estas reformas. Este seguimiento legislativo puede contribuir a que el tema mantenga su lugar prioritario en las agendas locales.

El Congreso de la Unión debe desempeñar un papel clave en la construcción del andamiaje de coordinación y rendición de cuentas entre órdenes de gobierno. Ello supone (i) establecer un calendario uniforme con hitos de cumplimiento para todas las entidades, (ii) requerir informes comparables—publicados y discutidos en audiencias periódicas—sobre el avance de la armonización, y (iii) condicionar el acceso a ciertos fondos federales de transporte o infraestructura a resultados verificables. Es fundamental que reformas constitucionales y generales de gran relevancia para el país se traduzcan en acciones concretas a nivel local, que garanticen su implementación efectiva y su impacto en la vida de las personas.

LLAMADO A LA ACCIÓN

El balance a tres años de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial revela un contraste marcado entre la visión transformadora de la norma y la realidad de su implementación territorial. El rezago en la armonización estatal representa incumplimiento legal, pero sobre todo un costo al país: se traduce en vidas que seguimos perdiendo en las calles, en poblaciones expuestas a aire contaminado, y en miles de millones de pesos desperdiciados por la ineficiencia de nuestros traslados diarios. Los datos y estimaciones presentados lo subrayan enfáticamente: cada año de inacción equivale a miles de muertes viales evitables, a decenas de miles de personas enfermas por contaminación y a pérdidas económicas equiparables a porcentajes importantes del PIB. Enfrentar estos retos no admite más demoras.

Reiteramos a las y los legisladores de todo el país, la importancia de reforzar el seguimiento y la exigibilidad de la LGMSV. Es imperativo cerrar la brecha entre la ley y su aplicación: los 11 congresos estatales pendientes deben armonizar sus marcos legales a la brevedad, y los 21 que ya lo hicieron deben ahora enfocarse en la implementación efectiva de sus nuevas leyes. El Congreso de la Unión, por su parte, puede jugar un rol más activo mediante la coordinación interinstitucional, la asignación de recursos etiquetados para seguridad vial y movilidad, y el establecimiento de incentivos para las entidades cumplidas (o consecuencias para las omisas).

“El principal reto ahora es aplicar la ley y que no sea letra muerta”
Ramón Vara, Manu Vive (Puebla)

Finalmente, comunicar estos hallazgos a la opinión pública —a través de los medios de comunicación— resulta crucial. La sociedad civil y la prensa han sido motores para la aprobación de la LGMSV; hoy son aliados para exigir su cumplimiento. Visibilizar el costo humano, ambiental y económico de la demora genera presión para el cambio y evita que el tema desaparezca de la agenda. Cada titular sobre muertes viales o congestión debe recordarnos que existe ya una ley cuyo pleno acatamiento podría mitigar esos problemas.

Este informe es, por tanto, un llamado a la corresponsabilidad. A los poderes legislativos estatales les toca saldar, sin más prórrogas, la brecha normativa; a los ejecutivos, implementar con rigor; y al Congreso y el Gobierno Federal, establecer incentivos y mecanismos de seguimiento efectivos. Desde Céntrico seguiremos sumando alianzas, compartiendo conocimiento y acompañando procesos locales hasta que las 32 entidades cuenten con leyes a la altura de la urgencia y—sobre todo—hasta que las calles de todo el país reflejen el derecho a la movilidad que ya está reconocido en nuestra Constitución.

REFERENCIAS

- Red de Abogadxs por la Movilidad. Repositorio de leyes estatales de movilidad https://derechoalamovilidad.mx
- Céntrico (2022) Código Abierto para Leyes de Movilidad y Seguridad Vial en los Estados https://centrico.mx/?p=770
- Céntrico (2022) Guía para armonizar leyes estatales con la Ley general de movilidad y seguridad vial https://coalicionmovilidadsegura.mx
- INEGI (2025) Estadísticas de Defunciones Registradas (EDR) https://www.inegi.org.mx/programas/edr/
- ITDP (2023) Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre en México https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Externalidades-negativas-asociadas-al-transporte-terrestre-Reporte-completo.pdf

ACOMPAÑAMIENTO TÉCNICO

Para mayor información y acompañamiento técnico sobre los hallazgos de este informe, las y los responsables de política pública pueden ponerse en contacto con el equipo de investigación de Céntrico y la Coalición Movilidad Segura a través del correo alejandra.leal@centrico.mx. También está disponible el micrositio interactivo https://derechoalamovilidad.mx, donde se actualiza en tiempo real el avance de la armonización estatal, en https://coalicionmovilidadsegura.mx donde se ofrecen herramientas de autodiagnóstico legislativo, fichas comparativas y modelos de iniciativa listos para descargar. Quienes requieran asistencia personalizada pueden solicitar sesiones de trabajo, talleres o presentaciones ejecutivas en https://centrico.mx.

AUTORES

Paola Lara Fernández
Alejandra Leal Vallejo
Armando Pliego Ishikawa

APOYO FINANCIERO

Este proyecto fue posible gracias al decidido respaldo financiero de dos aliados estratégicos: la Global Health Advocacy Incubator (GHAI) y la Global Road Safety Partnership (GRSP). Sus aportaciones permitieron cubrir los costos de investigación, coordinación interinstitucional y producción de materiales técnicos, asegurando que cada fase —desde el diseño metodológico hasta la difusión de los hallazgos— se desarrollara con la rigurosidad y el alcance necesarios para impulsar políticas públicas de seguridad vial más efectivas y sostenibles en México.

Global Health Advocacy Incubator

GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP