

Evaluación de Leyes de Movilidad 2025

Ranking de legislación estatal
de movilidad en México

Tabla de contenido

Resumen ejecutivo	3
Introducción.....	5
¿Por qué importa este Ranking?	5
Beneficios y utilidad pública.....	5
Del marco normativo a la implementación de política pública.....	6
Proceso de cambio normativo de la movilidad	7
Proceso de armonización en los Estados.....	8
Metodología de la evaluación.....	11
Temas evaluados.....	12
Método de evaluación	14
Resultados	17
Desempeño por indicador	17
Resultados por eje temático	19
Desempeño por entidad federativa.....	27
Fichas por entidad federativa.....	31
Siguientes pasos.....	64
Consolidar fortalezas, eliminar debilidades.....	64
Profundizar el proceso de reforma normativa.....	66
Enfocarse en implementar	67



Resumen ejecutivo

La Evaluación de Leyes de Movilidad 2025 mide, de forma pública y replicable, qué tan cerca están las 32 entidades federativas de garantizar el derecho a la movilidad y de armonizar su marco jurídico con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV). La edición 2025 evalúa la normativa vigente al 1.º de junio de 2025 y fue elaborada por Céntrico con apoyo técnico de GRSP y GHAI; su propósito es ofrecer una evaluación objetiva basada en evidencia y comparable entre estados.

El instrumento convierte el mandato general de armonización en una medición verificable que fortalece la rendición de cuentas, genera incentivos de mejora legislativa y orienta la asistencia técnica y los recursos federales hacia las entidades rezagadas, además de aportar evidencia a la sociedad civil y la academia.

La metodología revisa exclusivamente el texto de leyes estatales vigentes —no solo leyes de movilidad, también tránsito, transporte, control vehicular y otras de igual jerarquía relacionadas— para verificar la incorporación exigible de 57 componentes agrupados en 10 ejes. Cada componente se califica con 1/0.5/0 según claridad, obligatoriedad y alineación con la LGMSV; la suma se transforma en un índice de 0 a 100 y en una escala global de 0 a 10 con niveles de desempeño.

El diagnóstico por indicador revela un rezago amplio: de los 57 indicadores, solo 1 alcanza el nivel óptimo, 2 son altos, 9 medios, 10 bajos y 35 muy bajos; en proporción, apenas 1.8% son óptimos y 3.5% altos, mientras 78.9% caen en rangos bajo o muy bajo (61.4% en este último).

La lectura por ejes confirma que los mejores resultados se concentran en ámbitos con tradición normativa y reglas claras de cumplimiento —tránsito seguro y licencias— y, en menor medida, en bases del transporte público; en cambio, planeación integrada, diseño seguro de calles, datos, financiamiento y gestión de la demanda muestran desempeños más débiles. En la escala global por ejes, destacan 4. Conductores (6.7), 10. Planeación (6.4), 1. Tránsito (6.3) y 2. Participación (6.1); atrás quedan 8. Transporte público (5.8), 7. Registros (5.6), 5. Calles seguras (4.9) y 6. Derechos de víctimas (4.6).

En términos sustantivos, los estados tienden a cumplir mejor en lo tradicional del control del tránsito y del conductor (seguros, exámenes y suspensión de licencias, cinturón, casco, distracciones) y en la arquitectura institucional básica; el desempeño cae cuando la ley debe fijar mandatos operativos exigibles, como límites con parámetros claros,



prioridad peatonal y ciclista traducida a reglas de diseño, integración con el ordenamiento territorial, auditorías y manuales técnicos, o verificación vehicular.

El documento identifica cuellos de botella reiterados: déficits técnico-normativos (falta de definiciones, jerarquía y dientes), bloqueos políticos en diseño seguro, gestión del espacio y proximidad urbana, y la trampa de los estudios, que exige evaluar sin atar la evaluación a decisiones vinculantes. En conjunto, estos patrones explican las calificaciones más bajas en estacionamiento, instrumentos fiscales, integración suelo-movilidad y herramientas de seguimiento.

La recomendación central es pasar de la declaración a la operatividad: fijar límites y requisitos en la ley, dotar facultades y sanciones, obligar manuales y auditorías, y habilitar legalmente la gestión del estacionamiento, los instrumentos fiscales y los sistemas de datos e indicadores; son los cambios con mayor potencial para destrabar avances en seguridad vial, clima y equidad.

Finalmente, el informe subraya que ciertos paquetes de ejes deben operar encadenados para que la política funcione: por ejemplo, la seguridad vial requiere que el control del tránsito actúe sobre calles diseñadas para perdonar el error humano y se complemente con licencias y datos, mientras que la competitividad del transporte público depende de gestionar el automóvil y asegurar reglas presupuestales estables, integradas con la planeación territorial. Esta lógica guía la priorización de reformas y su implementación.

En suma, la Evaluación ofrece una línea de base robusta para orientar reformas legislativas y cooperación técnica, visibiliza avances y rezagos con un estándar homogéneo y plantea una ruta concreta para que el derecho a la movilidad se convierta en un mandato operativo en todo el país.



Introducción

La Evaluación de Leyes de Movilidad es un instrumento público y replicable que mide el avance en la garantía del derecho a la movilidad y el grado de armonización de los marcos jurídicos estatales con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), en cumplimiento de su Segundo Transitorio. La edición 2025 evalúa la normativa vigente al 1.º de junio de 2025 en las 32 entidades federativas. El ejercicio es elaborado y actualizado por especialistas y activistas independientes de los gobiernos, con el propósito de asegurar una evaluación objetiva y basada en evidencia.

Esta evaluación fue elaborada por Céntrico, con apoyo técnico de GRSP y GHAI, en el marco de un proyecto internacional de seguridad vial en diversos países, entre ellos México. El contenido es responsabilidad exclusiva de Céntrico y no necesariamente refleja los puntos de vista de GRSP o GHAI.

¿Por qué importa esta Evaluación?

La publicación de la Evaluación transforma un mandato legal general en una medición verificable que muestra, con precisión y transparencia, qué tan cerca está cada entidad de garantizar el derecho a la movilidad. Al usar un estándar homogéneo derivado del Código Abierto y de la LGMSV, el ejercicio facilita el escrutinio público y la toma de decisiones informadas.

- Fortalece la rendición de cuentas al mostrar, con datos comparables, el grado de armonización con la LGMSV.
- Genera incentivos de mejora en los congresos locales al difundir resultados, reconocer buenas prácticas, pero también al compararse con otros.
- Orienta la asistencia técnica y la asignación de recursos federales hacia las entidades rezagadas, maximizando el impacto de la colaboración.
- Aporta evidencia a la sociedad civil y a la academia para respaldar reformas integrales y prevenir omisiones en derechos o competencias clave.



Beneficios y utilidad pública

Al traducir la medición en usos prácticos, el instrumento facilita decisiones legislativas, la incidencia ciudadana y la coordinación intergubernamental y académica.

- Congresos locales: referencia inmediata de buenas prácticas y redacciones modelo para cerrar lagunas y mejorar iniciativas.
- Sociedad civil estatal: hoja de ruta clara para la incidencia, el monitoreo ciudadano y la comunicación de hallazgos.
- Gobierno federal (SICT–SEDATU–SHCP): insumo técnico objetivo para orientar apoyos, condicionar incentivos y dar seguimiento a los plazos de la LGMSV.
- Academia y organismos internacionales: base de datos homologada para estudios comparados, evaluación de políticas y cooperación.

Del marco normativo a la implementación de política pública

El enfoque de la Evaluación asume que el ciclo de la política pública estatal avanza de lo normativo a lo operativo. Primero se establece la legislación primaria; después se desarrollan la regulación secundaria, el presupuesto y los planes y programas que habilitan la acción gubernamental; finalmente ocurre la ejecución y el monitoreo de resultados. Al concentrarse en las leyes de movilidad —desagregadas en 10 rubros y 57 indicadores— la Evaluación mide la Fase I del ciclo: la solidez jurídica que sostiene cualquier intervención posterior. Cada indicador captura un componente clave del andamiaje legal (competencias, derechos, responsabilidades, mecanismos de financiamiento, transparencia y rendición de cuentas), ofreciendo un diagnóstico claro sobre cuán completo y coherente es el punto de partida en cada estado.

Evaluar esta primera fase no sólo permite comparar marcos normativos; también establece la línea base para las etapas siguientes. Con vacíos y fortalezas legislativas identificados, es posible diseñar métricas análogas para la reglamentación, la asignación presupuestal y la programación, y culminar en indicadores de desempeño operativo (por ejemplo, la reducción de siniestros de tránsito, mayor participación modal sostenible, mejoras en accesibilidad o elevar los estándares de operación del transporte público). Así, la evaluación legal se convierte en el primer eslabón de un sistema de seguimiento integral: orienta dónde legislar mejor, guía reglamentos y presupuestos coherentes y, en última instancia, traza la ruta para valorar la efectividad real de las políticas públicas de movilidad en el territorio.



Proceso de cambio normativo de la movilidad

En 2013, el primer informe nacional sobre el derecho a la movilidad colocó una idea sencilla y poderosa en la agenda pública: movernos no es sólo un asunto de transporte; es un derecho que articula seguridad vial, accesibilidad, salud, inclusión y medio ambiente. Ese documento dio lenguaje común a activistas, víctimas de siniestros, personas con discapacidad, ciclistas, peatones, urbanistas y académicos, y abrió un frente de conversación con legisladores y gobiernos locales.

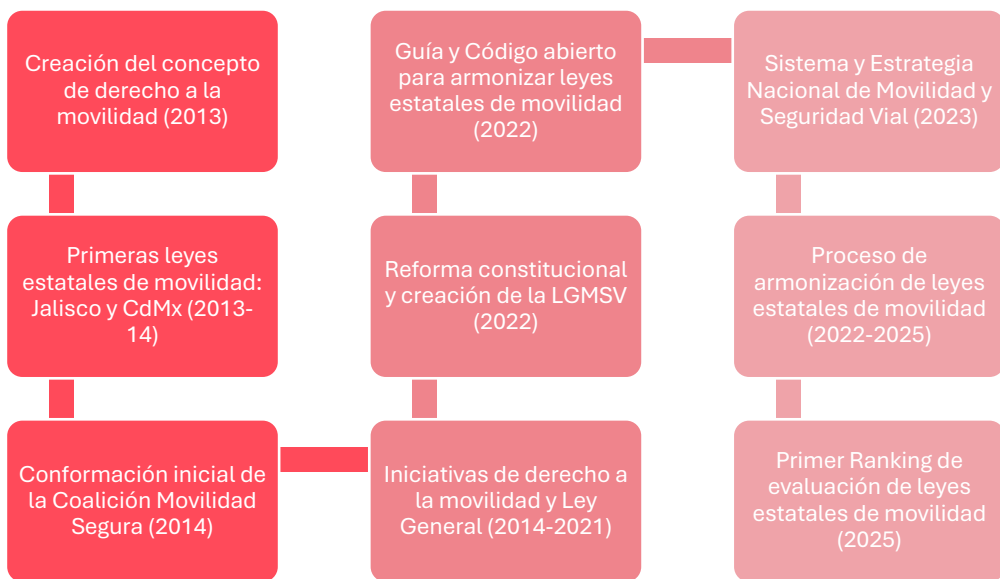
El siguiente paso fue práctico y político a la vez. Entre 2013 y 2014, Jalisco y la Ciudad de México promulgaron las primeras leyes estatales con este enfoque. Paralelamente, en 2014 se formalizó la Coalición Movilidad Segura (CMS), que unió a decenas de organizaciones y especialistas. La coalición convirtió el consenso social en propuestas concretas: jerarquía de la movilidad, Visión Cero, gestión de velocidades, accesibilidad universal y participación ciudadana como principios rectores.

De 2014 a 2021, ese trabajo sostenido derivó en iniciativas locales y federales y en un activismo técnico que fue afinando criterios sobre qué debía contener una buena ley. El esfuerzo culminó en 2022 con dos hitos: la reforma constitucional que reconoce el derecho a la movilidad y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), que mandata a las entidades federativas armonizar sus marcos legales.

Para que esa armonización no quedara en el plano declarativo, Céntrico y la CMS condensaron el aprendizaje en la Guía y el Código Abierto (2022): 57 elementos mínimos convertidos en articulado modelo, listos para adaptarse en cada congreso local. En 2023 se instaló el Sistema y la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, dando un paraguas institucional al despliegue de políticas y reglamentos.

Entre 2022 y 2025, los estados avanzaron —a ritmos distintos— en la actualización de sus leyes. Para asegurar transparencia, comparabilidad y mejora continua, en 2025 se publica la primera valuación de leyes estatales, que mide, con base en esos 57 elementos, qué tan sólida es la base jurídica en cada entidad. Así, el camino que inició con un diagnóstico en 2013 se convierte en un ciclo completo: del concepto de derecho, a las primeras leyes, a la coordinación nacional, al código abierto y, finalmente, a un mecanismo público de seguimiento que mantiene viva la construcción colectiva del derecho a la movilidad.





Proceso de armonización en los Estados

Desde la publicación de la LGMSV, Céntrico ha monitoreado y publicado el proceso de armonizaciones estatales a través del sitio <https://derechoalamovilidad.mx/>. A julio de 2025 sólo 21 entidades reportan avances, muchas de forma parcial, mientras que 11 entidades aún siguen pendientes de formalizar reformas para armonizar su marco legislativo local, como se muestra en la siguiente ilustración:

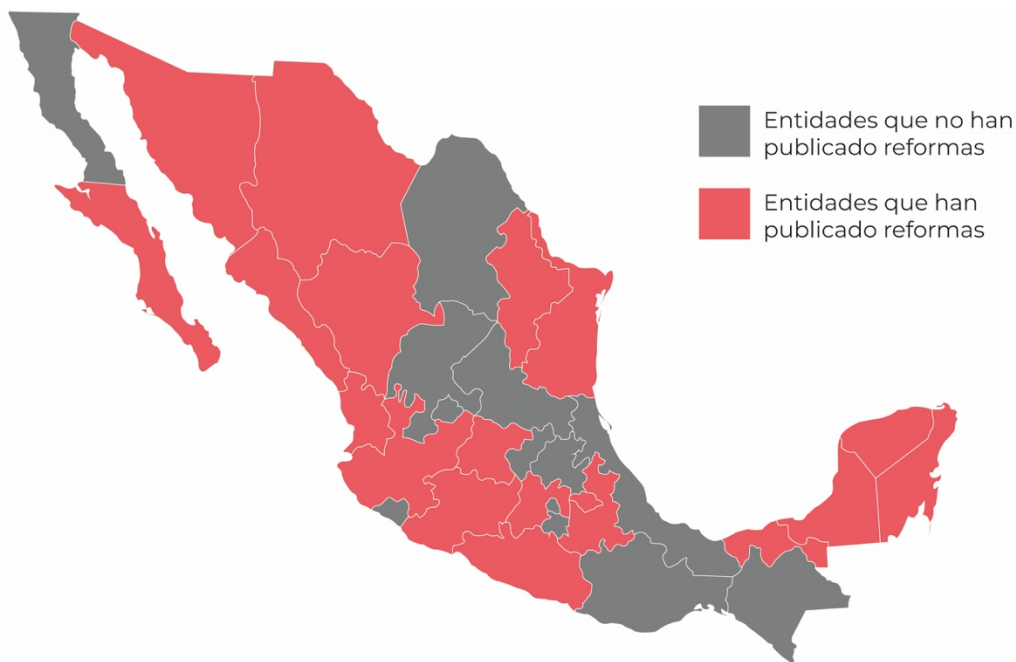


Ilustración 1. Entidades con reformas o leyes nuevas publicadas con el objetivo de armonizar su marco legislativo



Enfoque general. Lo que guía esta evaluación es la alineación de las leyes con el reconocimiento y la garantía efectiva del derecho a la movilidad. Hablamos de una armonización integral: no basta con que un texto “se parezca” a la LGMSV; interesa que establezca derechos exigibles, obligaciones claras, competencias bien distribuidas, mecanismos de financiamiento y de rendición de cuentas que permitan hacer efectivo ese derecho.

Por ello, advertimos la limitación de un enfoque simplista de armonización con la LGMSV. La Ley General es un piso mínimo, no un techo normativo; replicar de forma acrítica sus omisiones o ambigüedades en el ámbito estatal sería insuficiente. De ahí que el ejercicio se conciba como una evaluación integral del marco legislativo, que toma como eje la ley estatal de movilidad, pero revisa, en su caso, cruces con otras leyes que inciden en la materia (tránsito y seguridad vial, planeación, desarrollo urbano, accesibilidad y discapacidad, hacendaria y obra pública, entre otras).

Objetivo al concentrarse en las leyes (y no en la regulación secundaria). Esta evaluación se enfoca en la legislación primaria porque allí deben residir las obligaciones esenciales de los gobiernos estatales, los usuarios del sistema de movilidad y los demás actores. La seguridad jurídica, la jerarquía normativa y el principio de reserva de ley exigen que los elementos críticos (derechos, competencias, facultades de vigilancia y control, sanciones, fuentes de financiamiento y participación ciudadana) estén expresamente previstos en la ley y aprobados por los Congresos estatales, y no delegados de manera abierta a la reglamentación. Evaluar la ley permite verificar si el andamiaje indispensable quedó realmente anclado en normas con rango y fuerza suficiente.

Siguiente paso: de la ley a la implementación. Una vez fijados en la ley los contenidos fundamentales, corresponde su implementación mediante la creación de procedimientos, reglas e instrumentos en el ámbito estatal (y su coordinación con la Federación y los municipios). Ese despliegue se concreta a través de reglamentos, acuerdos, lineamientos, manuales, disposiciones administrativas y circulares, así como mediante planes y programas, presupuestos, sistemas de información y mecanismos de evaluación. Incluso las decisiones estratégicas de la administración pública deben encuadrarse en estos instrumentos normativos y, cuando sea necesario, traducirse en reformas formales para mantener la coherencia entre lo legislado y lo ejecutado.



Fundamento de la propuesta. El diseño de esta herramienta se apoya en el bloque de constitucionalidad, en los principios, obligaciones e instrumentos previstos por la LGMSV y otras leyes generales aplicables, en buenas prácticas internacionales (enfoque de Sistema Seguro, Visión Cero, accesibilidad universal, datos abiertos) y, de forma muy relevante, en la experiencia acumulada de 16 leyes estatales de movilidad promulgadas desde 2013, que han funcionado como laboratorios de innovación normativa. Con base en ese aprendizaje, el análisis incorpora temas que la LGMSV no desarrolla o deja abiertos, pero que conviene fijar a nivel estatal para asegurar coherencia y eficacia.

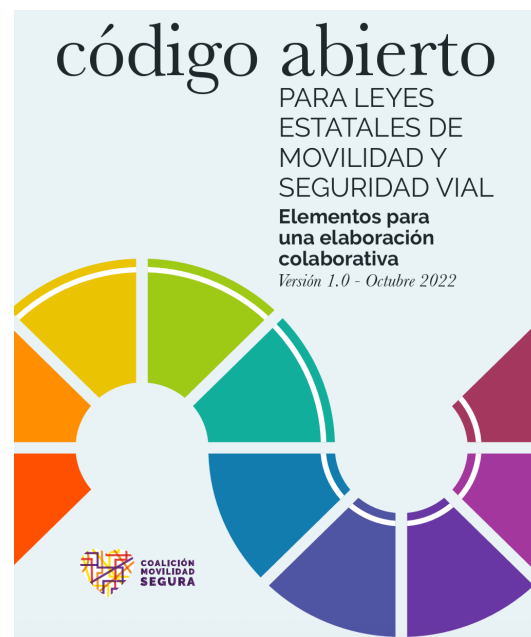
En síntesis, la LGMSV debe entenderse como referencia y piso común; las leyes estatales están llamadas a ir más allá, aprovechando el margen de innovación local para cerrar vacíos y fortalecer la garantía efectiva del derecho a la movilidad.



Metodología de la evaluación

La evaluación mide el grado de incorporación de los 57 componentes definidos en la Guía para Armonizar Leyes Estatales con la LGMSV (elaborada por Céntrico para la Coalición Movilidad Segura y congresos estatales, junio de 2022). Para cada entidad se revisa la ley estatal vigente y se coteja, punto por punto, si cada componente está incorporado plenamente, parcial o ambiguamente, u omitido; con ello se asignan valores 1/0.5/0 y se calcula un índice de cumplimiento comparable entre estados.

La Guía está estrechamente vinculada con el Código Abierto, que ofrece redacciones modelo basadas en evidencia para cumplir esos estándares. Ambos instrumentos se alinean con el marco jurídico mexicano y con compromisos internacionales —en especial en movilidad segura y cambio climático—, de modo que la Evaluación refleje tanto el mandato nacional como las mejores prácticas para garantizar el derecho a la movilidad segura, accesible y sostenible.



Temas evaluados

Esta evaluación examina únicamente el texto de las leyes estatales vigentes en las 32 entidades federativas —aprobadas por los congresos locales—, sin incluir reglamentos, lineamientos, ni planes o programas, y no mide implementación ni presupuesto ejercido. El análisis se realiza con base en la metodología de la Guía para Armonizar Leyes Estatales con la LGMSV y se contrasta cada criterio con las redacciones modelo del Código Abierto para Leyes Estatales. El corte de información es el 30 de junio de 2025, aprovechando el receso legislativo de verano para asegurar comparabilidad. La matriz de evaluación considera 57 indicadores agrupados en 10 ejes temáticos, que se detallan a continuación.

1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol
	3	1.3 Cinturones de seguridad
	4	1.4 Sistemas de retención infantil
	5	1.5 Casco para motociclistas
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas
	9	1.9 Aplicación de las normas de tránsito
	10	1.10 Control físico-mecánico y de emisiones de vehículos
2. Garantizar la participación social efectiva en los programas y proyectos de movilidad	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal
	15	3.2 Criterios de movilidad sustentable y segura en presupuestos
	16	3.3 Instrumentos fiscales
	17	3.4 Evaluación de proyectos
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen de conocimientos y habilidades para licencia de conducir
	19	4.2 Vigencia y renovación de licencias
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias
	21	4.4 Contenidos y metodología de exámenes para licencia de conducir
	22	4.5 Educación y formación vial
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles
	24	5.2 Criterios de diseño de calles
	25	5.3 Jerarquía de calles
	26	5.4 Manuales y normas técnicas de diseño y operación de calles
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas



	29	5.7 Auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial
	30	5.8 Movilidad de cuidado
	31	5.9 Dictámenes de factibilidad
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación
	33	6.2 Reparación integral
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria
7. Implementar registros de información en materia de movilidad y seguridad vial	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial
	38	7.3 Datos abiertos
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos
	42	8.4 Control e inspección
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil a pasajeros y terceros
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores
	45	8.7 Fomento a la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento del costo ambiental y social de la movilidad
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado
	50	9.5 Control y tarificación del estacionamiento en vía pública
	51	9.6 Control y tarificación del estacionamiento en predios
	52	9.7 Programas de movilidad empresarial e institucional
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial
	55	10.2 Alcances mínimos de los programas de movilidad y seguridad vial
	56	10.3 Integración de la movilidad y el ordenamiento territorial
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana

Los indicadores abordan de manera sistémica la seguridad vial, la equidad, la financiación, la infraestructura, la operación y la gobernanza, ofreciendo un marco completo para garantizar el derecho a una movilidad urbana segura, sustentable y accesible. Los 10 ejes temáticos devaluados cubren de punta a punta todo lo que hace falta para una política urbana coherente: protegen la vida en la calle (eje 1), garantizan



que la ciudadanía intervenga en cada decisión (eje 2) y aseguran los recursos para hacerlo posible (eje 3); fortalecen la formación y control de quienes conducen (eje 4) y obligan a diseñar calles seguras y accesibles para todas las personas (eje 5); atienden a las víctimas con reparación integral del daño (eje 6), ponen datos abiertos y registros interoperables al centro de la gestión (eje 7), elevan la calidad y la cobertura del transporte público (eje 8), racionalizan el uso excesivo del automóvil con medidas de gestión de la demanda (eje 9) y amarran todo dentro de instrumentos de planeación que articulan Estado, municipios y metrópolis (eje 10).



Es importante señalar que cada indicador fue construido de manera colaborativa con especialistas y activistas que integran la Coalición Movilidad Segura, lo que refuerza su legitimidad técnica y su aceptación social. Todas las propuestas se alinean con los principios y objetivos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y con los derechos constitucionales. Por ello, aun cuando ciertas disposiciones no estén explícitamente previstas en la Ley General, se sustentan en sus principios rectores y en el marco constitucional aplicable.



Método de evaluación

Unidad de análisis y fuentes. Se revisa exclusivamente el texto de las leyes estatales vigentes (corte: 30 de junio de 2025). Para cada componente se identifican los artículos puntuales dentro de los 10 ejes temáticos y se registran sus contenidos relevantes.

Normas evaluadas. Para cada entidad se evaluará el marco legal aplicable de rango de ley, no sólo la ley de movilidad: también, cuando existan, las leyes de tránsito, transporte y control vehicular —así como otras disposiciones de igual jerarquía que incidan en la materia, por ejemplo, en planeación o en derechos de las personas con discapacidad—. El criterio consiste en verificar que el derecho a la movilidad y los 57 componentes estén incorporados y exigibles en cualquier norma con fuerza de ley. El objetivo no es tener una buena ley de movilidad, sino contar con un conjunto normativo armonizado, coherente y sin contradicciones, que distribuya con claridad competencias, obligaciones, sanciones y mecanismos de financiamiento. En ese sentido, se reconoce la diversidad de arreglos estatales: se acredita el cumplimiento cuando el contenido está presente en la legislación primaria aplicable y se registran vacíos o inconsistencias cuando hay omisiones, duplicidades o conflictos entre leyes.

Criterios de valoración. Cada componente se califica con base en: (i) claridad normativa de la redacción, (ii) obligatoriedad y justiciabilidad (si impone deberes y prevé sanciones/facultades de verificación), (iii) cobertura y coherencia con competencias y principios, y (iv) alineación con los estándares de la LGMSV y el Código Abierto (o, en su defecto, con el marco constitucional y buenas prácticas).

Escala y semáforo. A cada componente se le asigna una calificación 1/0.5/0, mapeada a un semáforo para facilitar la lectura comparada:

- **Cumple (2):** Alineación sustantiva con los estándares, con redacción clara y cumplimiento exigible que garantiza protección efectiva.
- **Cumple parcialmente (1):** El tema aparece, pero con alcance limitado, ambigüedad u obligatoriedad restringida.
- **No cumple (0):** Ausencia de regulación o contradicción con límites/parámetros establecidos.

Agregación. La puntuación estatal resulta de sumar los valores de los 57 componentes (máximo 57) y transformarlos en un índice de 0 a 100. Además, se reportan resultados por eje temático y por indicador, lo que permite identificar fortalezas y vacíos específicos para orientar mejoras legislativas.



Puntaje. Para facilitar la lectura comparada, el puntaje resultante (agregado por eje y global) se expresa en una escala de 0 a 10 y se clasifica en seis niveles de desempeño:

- **n Óptimo:** 9 a 10
- **n Alto:** 8 a 9
- **n Medio:** 7 a 8
- **n Bajo:** 6 a 7
- **n Insuficiente:** 3 a 6
- **n Urgente:** 0 a 3

Cuando un valor cae exactamente en un umbral (p. ej., 6.0 u 8.0), se asigna al nivel superior para no subestimar el avance.


















Resultados

Esta sección presenta los hallazgos de manera comparable. Inicia con la visión agregada por eje temático, que permite identificar los componentes del marco legal con mayor o menor desarrollo; continúa al desempeño por indicador para ubicar con precisión qué contenidos están presentes, son ambiguos u omisos; integra el desempeño por entidad federativa para mostrar el nivel global de cada estado y su posición relativa; y se complementa con fichas estatales que documentan las normas aplicables y los artículos relevantes. Cierra con un apartado de entidades con mayores avances en 2025, que reconoce progresos recientes y ayuda a orientar la asistencia técnica y la agenda legislativa de corto plazo.

Desempeño por indicador

Se calificaron los 57 indicadores para cada uno de los 32 marcos normativos estatales, lo cual derivó en un trabajo profundo de calificación de 1,824 elementos. El resultado es una matriz de calificaciones 1/0.5/0 que da luz de donde están las fortalezas y donde las debilidades de los marcos legales estatales relativos a la movilidad y seguridad vial. De los 57 indicadores evaluados solo uno tiene cumplimiento óptimo, 2 tienen calificación alta, 9 se ubican en nivel medio, 10 en bajo y 35 en muy bajo. En términos proporcionales, sólo 1.8% de los indicadores alcanza el nivel óptimo y 3.5% el alto; en contraste, 78.9% (45 de 57) se sitúa en rangos bajo o muy bajo (con 61.4% en este último).

Óptimo (9-10)		1
Alto (8-9)		2
Medio (7-8)		9
Bajo (6-7)		10
Insuficiente (3-6)		31
Urgente (0-3)		4
TOTAL		57

	1.0	0.5	0.0	Pts.	Cal.	
8.5 Seguro de responsabilidad civil a pasajeros y terceros	32	0	0	32.0	10.0	
4.1 Examen de conocimientos y habilidades para licencia de conducir	26	3	3	27.5	8.6	
4.3 Suspensión y cancelación de licencias	23	6	3	26.0	8.1	
2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	20	7	5	23.5	7.3	
8.2 Sistemas integrados de transporte	20	7	5	23.5	7.3	
1.3 Cinturones de seguridad	22	2	8	23.0	7.2	
1.5 Casco para motociclistas	22	2	8	23.0	7.2	
6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	22	2	8	23.0	7.2	
7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	16	14	2	23.0	7.2	



1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	21	3	8	22.5	7.0
1.10 Control físico-mecánico y de emisiones de vehículos	20	5	7	22.5	7.0
10.2 Alcances mínimos de los programas de movilidad y seguridad vial	19	7	6	22.5	7.0
10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	16	12	4	22.0	6.9
1.1 Velocidades máximas	17	8	7	21.0	6.6
1.7 Preferencia de paso de peatones	15	12	5	21.0	6.6
2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	19	3	10	20.5	6.4
4.5 Educación y formación vial	14	13	5	20.5	6.4
1.2 Niveles máximos de alcohol	16	8	8	20.0	6.3
5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	12	16	4	20.0	6.3
10.4 Fomento a la proximidad urbana	19	2	11	20.0	6.3
8.4 Control e inspección	13	13	6	19.5	6.1
9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	18	3	11	19.5	6.1
8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	12	13	7	18.5	5.8
1.9 Aplicación normas de tránsito de factores de riesgo vial	17	2	13	18.0	5.6
5.8 Movilidad de cuidado	17	2	13	18.0	5.6
10.3 Integración de la movilidad y el ordenamiento territorial	14	8	10	18.0	5.6
1.4 Sistemas de retención infantil	12	11	9	17.5	5.5
7.2 Sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial	15	5	12	17.5	5.5
4.4 Contenidos y metodología de los exámenes para licencia de conducir	14	6	12	17.0	5.3
5.4 Manuales y normas técnicas de diseño y operación de calles	12	10	10	17.0	5.3
3.2 Criterios de movilidad sustentable y segura en presupuestos	12	9	11	16.5	5.2
5.1 Diseño seguro de calles	13	7	12	16.5	5.2
5.7 Auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial	15	3	14	16.5	5.2
3.1 Programa presupuestal	13	6	13	16.0	5.0
4.2 Vigencia y renovación de licencias	14	4	14	16.0	5.0
5.2 Criterios de diseño de calles	13	6	13	16.0	5.0
5.3 Jerarquía de calles	12	8	12	16.0	5.0
2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación de programas y proyectos	9	12	11	15.0	4.7
8.6 Derechos laborales de los conductores	14	2	16	15.0	4.7
9.3 Programas de control y restricción de vehículos	11	8	13	15.0	4.7
5.5 Vías federales en zonas urbanas	13	1	18	13.5	4.2
7.3 Datos abiertos	11	5	16	13.5	4.2
8.1 Indicadores y niveles de servicio	9	9	14	13.5	4.2
9.6 Control y tarificación del estacionamiento en predios	9	9	14	13.5	4.2
6.1 Protocolos de actuación	11	4	17	13.0	4.1
9.5 Control y tarificación del estacionamiento en vía pública	10	6	16	13.0	4.1
3.3 Instrumentos fiscales	9	7	16	12.5	3.9
1.8 Normas de protección a ciclistas	6	12	14	12.0	3.8
6.4 Atención médica prehospitalaria	9	6	17	12.0	3.8
9.1 Reconocimiento del costo ambiental y social de la movilidad	7	10	15	12.0	3.8
9.7 Programas de movilidad empresarial e institucional	10	3	19	11.5	3.6
6.2 Reparación integral	9	3	20	10.5	3.3
9.4 Zonas de tránsito controlado	9	1	22	9.5	3.0
8.7 Fomento a la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	2	13	17	8.5	2.7
5.9 Dictámenes de factibilidad	5	6	21	8.0	2.5
3.4 Evaluación de proyectos	4	6	22	7.0	2.2
9.2 Función social de las calles y el suelo	3	4	25	5.0	1.6

Los resultados muestran un patrón: los estados tienden a cumplir mejor en asuntos clásicos de tránsito y control del conductor —seguros obligatorios, exámenes y suspensión de licencias, cinturones, casco, distracción por dispositivos— y en la arquitectura institucional básica (existencia de sistema y registro de movilidad). Ahí la redacción suele ser directa, con obligaciones y facultades de verificación bien definidas. En cambio, el desempeño se debilita cuando la ley debe aterrizar mandatos









operativos más exigentes o políticamente sensibles: límites de velocidad y alcohol con parámetros claros, prioridad peatonal y ciclista convertida en reglas de diseño y control, integración con el ordenamiento territorial, auditorías y manuales técnicos de calles, así como la verificación físico-mecánica y de emisiones.

Los resultados más bajos se concentran en los instrumentos que ordenan la gestión de la demanda y del espacio vial (tarifación y control del estacionamiento en vía pública y en predios), los instrumentos fiscales, la protección específica a ciclistas, la atención médica prehospitalaria y los mandatos de datos, indicadores y evaluaciones. Es decir, muchas leyes reconocen principios, pero todavía no los traducen de manera suficiente en obligaciones exigibles, estándares de diseño, protocolos y mecanismos de financiamiento.

La implicación es doble. Primero, la agenda de armonización debe pasar de la declaración a la operatividad: fijar límites y requisitos en la propia ley, dotar de facultades y sanciones, obligar manuales y auditorías, y cerrar vacíos en verificación vehicular y seguridad del usuario vulnerable. Segundo, el avance en clima y seguridad vial requiere habilitar legalmente lo que hoy es más rezagado: gestión del estacionamiento, instrumentos fiscales y datos e indicadores para medir resultados. Ahí están los cuellos de botella normativos que, de atenderse, permitirían que el derecho a la movilidad deje de ser una promesa y se vuelva un mandato operativo en todo el territorio estatal.

Resultados por eje temático

Como se ha establecido, hay 10 ejes temáticos evaluados en cada una de las 32 entidades federativas del país.

Óptimo (9-10)		0
Alto (8-9)		0
Medio (7-8)		0
Bajo (6-7)		4
Muy bajo (< 6)		6
Muy bajo (< 3)		0
TOTAL		10

La lectura por ejes temáticos confirma un patrón desigual: los mejores resultados se concentran donde existen tradiciones normativas previas y reglas de cumplimiento claras. Así, el Eje 1 (tránsito y factores de riesgo) y el Eje 4 (licencias y control del conductor) aparecen entre los de mayor desempeño, impulsados por disposiciones como 1.1/1.2/1.3/1.4 (velocidades, alcohol, cinturón y SRI) y 4.1/4.3 (exámenes y

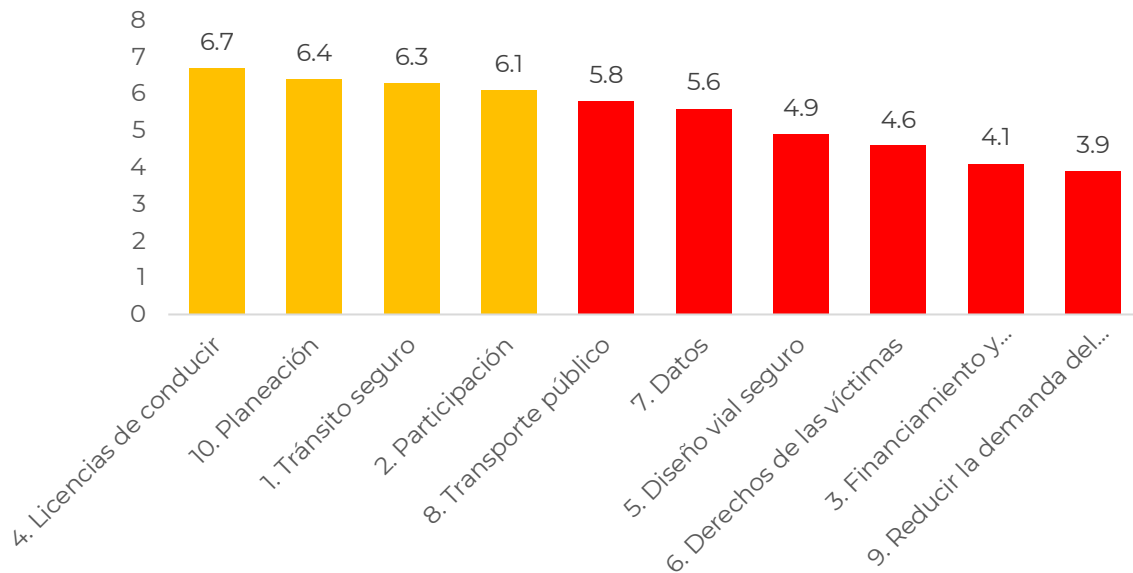


suspensión/cancelación de licencias), además del sostén institucional que aportan 2.2 (Sistema de Movilidad y Seguridad Vial) y 7.1 (Registro estatal). También el Eje 8 (transporte público y control) muestra bases relativamente sólidas a partir de 8.1/8.5 (seguro obligatorio y de RC a pasajeros y terceros) y 8.4 (control e inspección). En estos ámbitos, las leyes suelen establecer obligaciones, facultades de verificación y sanciones con redacciones poco ambiguas.

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

El rendimiento cae cuando el marco legal debe traducir principios en mandatos operativos que reordenan el espacio vial, integran políticas urbanas o habilitan instrumentos económicos. Los rezagos más persistentes están en el Eje 5 (diseño y operación de calles) —con debilidades en 5.1/5.2/5.3 para obligar diseño seguro, criterios técnicos y jerarquía de calles—, en el Eje 6 (gestión de la demanda/estacionamiento) —bajos niveles en 6.7/6.8 para control y tarifación en predios y vía pública— y en el Eje 7 (información, datos e indicadores) —insuficiencias en 7.3/7.4 sobre datos abiertos e indicadores/niveles de servicio—. El Eje 10 (planeación y proximidad urbana) muestra avances parciales (10.1/10.2) pero aún débil integración con el ordenamiento territorial (10.3) y con criterios de movilidad sustentable en presupuestos (3.2). Finalmente, la protección específica a ciclistas (2.10) y la atención médica prehospitalaria (9.1) permanecen entre los más bajos, lo que revela una brecha entre el reconocimiento de usuarios vulnerables y su tutela efectiva.





La agregación por ejes no sólo ordena dónde mejor califica la norma, sino que muestra qué tipo de contenidos tienden a ser legislados (obligaciones más tradicionales, sanciones al conductor, seguros) y cuáles aún se dejan a la regulación o se omiten (diseño y auditorías de calles, estacionamiento, datos, integración urbano-movilidad y atención a víctimas):

Ejes 1 y 4. Anclan la parte tradicional del régimen de tránsito y conductor y explican los puntajes más altos.

Ejes 5, 6 y 7 concentran la brecha entre principios y mandatos operativos (diseño de calles, gestión del espacio/estacionamiento, datos/indicadores).

Ejes 8 y 3 muestran fortalezas puntuales, pero carecen de consistencia cuando se trata de concursos, integración y criterios presupuestales.

Ejes 9 y 10 revelan que la cadena de seguridad vial (respuesta y trauma) y la coherencia territorial aún no están plenamente reconocidos en rango de ley.

A continuación, se hace un análisis rápido de fortalezas y debilidades de cada uno de los ejes temáticos:

1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial. Es uno de los ejes con mejor desempeño relativo. Donde la evidencia es robusta y la práctica normativa es antigua, los textos son claros y exigibles (cinturón, casco, alcohol). La calidad cae cuando se requiere parametrizar con precisión (velocidades) o traducir la prioridad peatonal/ciclista en reglas operables y verificables.

- **Más sólidos:** 1.3 (cinturón), 1.5 (casco), 1.6 (distracción).
- **Regulares/variables:** 1.1 (velocidades máximas), 1.2 (alcohol), 1.10 (verificación físico-mecánica y emisiones), 1.7 (preferencia peatonal). En alcohol y velocidades máximas hay todavía muchos casos que no retoman lo establecido en la LGMSV. En verificación, periodicidad, cobertura y consecuencias (vincular a refrendo/tenencia y retiro de circulación).
- **Más débiles:** 1.9 (aplicación/fiscalización) y 1.8 (protección a ciclistas), por redacciones genéricas o remisiones a reglamentos sin obligaciones claras. Falta una arquitectura sólida de cumplimiento respecto a competencias claras protocolos, uso de evidencia electrónica, sanciones efectivas y sistema de puntos interoperable con licencias. En retención infantil, se omite en general la obligación por edad/estatura/peso, lo cual dificulta la verificación en vía.

2. Garantizar la participación social efectiva en los programas y proyectos de movilidad. La arquitectura institucional aparece en muchas leyes, pero los instrumentos que cambian incentivos o protegen grupos específicos muestran rezagos. Se distingue una brecha entre “crear el sistema” y “dotarlo de herramientas”.

- **Más sólido:** 2.2 (sistema de movilidad y seguridad vial).
- **Regular:** 2.3 (observatorio/instancia de participación).
- **Más débil:** 2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación de programas y proyectos: suelen quedar en declarativas o sin instrumentos. Faltan salvaguardas de inclusión (intérpretes, lecturas fáciles, enfoque de género y cuidados, acompañamiento a víctimas), y mecanismos de reclamación: sin estos mínimos, la participación se reduce a eventos informativos sin incidencia. Asimismo, las leyes rara vez establecen que ciertos proyectos no pueden autorizarse hasta cumplir un proceso participativo verificable, ni fija umbrales vinculantes.

3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública. Hay poca traducción de la movilidad segura/sostenible a criterios presupuestales vinculantes y a decisiones fiscales y de evaluación de proyectos. Sin este eslabón, el gasto queda a discreción



anual y las medidas innovadoras y/o políticamente difíciles carecen de respaldo estable y verificable.

- **Más sólido:** -
- **Regular:** 3.2 (Criterios de movilidad sustentable y segura en presupuestos), 3.1 (Programa presupuestal). Al no existir conformidad obligatoria entre planes sectoriales y el presupuesto, los mandatos legales devienen derechos sin financiamiento. Por ejemplo, el diseño y gestión de las calles, las tarifas sociales, la aplicación de la ley o el control público de servicio quedan al vaivén del ciclo político, mientras persisten subsidios implícitos al automóvil que la ley nunca priorizó.
- **Más débil:** 3.3 (Instrumentos fiscales), 3.4 (Evaluación de proyectos). No se exige una metodología obligatoria de evaluación de proyectos que incorpore externalidades (lesiones/muertes, emisiones, tiempo), comparadores modales, análisis ex-ante y ex-post, ni criterios de priorización alineados a las prioridades nacionales. Esto perpetúa obras hechas sólo para beneficiar al automóvil, con baja rentabilidad social y deja sin base técnica la selección y ajuste de inversiones.

4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos. Es un eje relativamente alto. Exámenes y sanciones están relativamente bien definidos. La calidad baja cuando se exige estandarizar contenidos/metodologías o establecer vigencias con criterios diferenciados por tipo de vehículo o historial. También sin homologación mínima entre entidades, la licencia pierde valor como certificación de seguridad y se vuelve difícil el control y la evaluación del riesgo.

- **Más sólido:** 4.1 (examen de conocimientos y habilidades), 4.3 (suspensión/cancelación de licencias).
- **Regular:** 4.5 (Educación y formación vial). Casi todas las leyes mencionan campañas o programas de educación vial, pero raramente obligan currículos base (percepción de riesgo, velocidad, alcohol, convivencia con peatones/ciclistas) o vínculos con licencias (por ejemplo, cursos para recuperar puntos o reducir sanciones).
- **Débiles:** 4.2 (vigencia y renovación) y 4.4 (contenidos y metodología de exámenes), por delegaciones amplias a reglamento o ausencia de mínimos en ley. Falta diferenciar vigencias según tipo de vehículo, edad e historial (puntos, reincidencia, siniestros), así como recertificación periódica para transporte público, carga y sustancias peligrosas. En exámenes, escasean contenidos mínimos obligatorios (práctica en vía,



frenado de emergencia, conducción en lluvia/nocturna, interacción con modos vulnerables) y metodologías estandarizadas con trazabilidad digital y controles contra corrupción.

5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras.

Es en general un gran pendiente. Muchas leyes enuncian principios (calles para todos, jerarquía), pero faltan mandatos para que la obra pública se diseñe, audite y opere con estándares obligatorios, que reflejen a nivel local los avances en las NOM-004-SEDATU-2023 y NOM-034-SCT2/SEDATU-2022.

- **Más sólido:** -
- **Regular:** 5.6 Prioridad para peatones y ciclistas, 5.8 (Movilidad de cuidado), 5.4 Manuales y normas técnicas de diseño y operación de calles
- **Más débiles:** 5.1 (diseño seguro), 5.2 (criterios de diseño), 5.3 (jerarquía de calles), 5.5 (Vías federales en zonas urbanas), 5.7 (auditorías/inspecciones de seguridad vial). La exigibilidad y las sanciones a incumplimientos casi no aparecen en texto de ley.
- **Casi nula:** 5.9 (Dictámenes de factibilidad): en muy raro el caso en el que se reserve al área especializada la facultad de dictaminar diseños de calles nuevas o rediseño de las existentes.

6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito. Los estados han legislado un poco mejor lo financiero (asegurador) que lo operativo (post-siniestro). Esto deja una brecha crítica: Hay un avance en la socialización del riesgo vía seguros, pero no se garantiza de manera efectiva (en rango de ley) la respuesta oportuna, la coordinación interinstitucional y la reparación integral a las víctimas. Además, las leyes rara vez fijan tiempos objetivo, estándares de certificación o trazabilidad.

- **Más sólido:** 6.3 (Seguro obligatorio de responsabilidad civil).
- **Regular:** 6.1 (Protocolos de actuación), 6.4 (Atención médica prehospitalaria).
- **Más débil:** 6.2 (Reparación integral). Predomina el tratamiento civil general de daños, sin un marco específico que garantice restitución, rehabilitación y compensación a víctimas de siniestros viales (ni articulación con seguros, fondos o servicios estatales).

7. Implementar registros de información. Muchas leyes se quedan en el primer peldaño (crear un registro), pocas suben al segundo (mandatar un sistema de información y seguimiento con indicadores) y muy pocas alcanzan el tercero (obligar datos abiertos). Hay avances parciales en el



sistema de información que prevé la Ley General, pero faltan listas mínimas de datos, periodicidad y estándares de interoperabilidad.

- **Más sólido:** 7.1 (Registro de Movilidad y Seguridad Vial).
- **Regular:** 7.2 (Sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial). uno de cada dos marcos legales compromete su creación y operación, pero a menudo lo delega al reglamento, sin fijar indicadores de resultado (lesiones/muertes), de proceso (auditorías, intervenciones) y de servicio (frecuencias, accesibilidad).
- **Más débil:** 7.3 (datos abiertos). Sólo cerca de un tercio incorpora una obligación clara de publicar data sets reutilizables; el resto remite genéricamente a leyes de transparencia o guarda silencio, lo que deja sin base legal la difusión periódica de flujos críticos (siniestros georreferenciados, GTFS/GBFS del transporte, verificación vehicular, fiscalización, estacionamiento, etc.).

8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público. El eje muestra una brecha nítida entre lo que los marcos estatales exigen a los operadores y lo que obligan a las autoridades en materia de calidad y accesibilidad del servicio. Este tema está relativamente bien regulado para gestionar riesgos y responsabilidades privadas (seguros, inspección básica), medianamente preparado para ordenar la oferta (integración y concursos) y débil para garantizar el servicio como derecho (niveles de servicio, asequibilidad y condiciones laborales).

- **Más sólido:** 8.5 (seguro de RC a pasajeros y terceros).
- **Regular:** 8.2 (sistemas integrados de transporte), 8.4 (control e inspección), 8.3 (declaratoria de necesidad y concursos públicos).
- **Más débil:** 8.6 (Derechos laborales de los conductores) la mitad de las entidades no establece salvaguardas mínimas en la ley sectorial; 8.1 (Indicadores y niveles de servicio) es excepcional que la ley obligue metas de frecuencia, cobertura, regularidad o accesibilidad, por lo que el monitoreo queda a discreción reglamentaria; 8.7 (Fomento a la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios): casi inexistente en rango de ley; los compromisos sobre expansión de red, tarifas sociales o subsidios suelen omitirse o dejarse a la planeación anual, sin anclaje jurídico ni fuentes de financiamiento.

9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares. El bloque revela una brecha estructural: las leyes avanzan mejor cuando el tema se formula como un requisito procedimental (p. ej., evaluar el impacto, que alcanza un desempeño



medio), pero retroceden cuando se trata de cambiar incentivos y reordenar el uso del espacio vial. Las omisiones se explican por su sensibilidad política (cobros, restricciones al automóvil, redistribución del espacio). Mientras no se resuelva esta brecha, las metas de seguridad vial, calidad del aire y equidad en el uso del espacio urbano dependerán de decisiones administrativas puntuales, no de una política pública clara y sostenida.

- **Más sólido:** 9.8 (Estudios de impacto de movilidad y seguridad vial).
- **Regular:** 9.3 (Programas de restricción/control de vehículos), 9.5–9.6 (control y tarificación del estacionamiento en vía y en predios), 9.1 (reconocimiento de costos ambientales y sociales), 9.7 (movilidad empresarial e institucional) — hay menciones o facultades generales, pero con ambigüedad sobre quién regula, cobra y sanciona; faltan tipificación y actualización de cobros, destino de ingresos y criterios de proporcionalidad, lo que expone a litigios y limita la implementación efectiva.
- **Más débil:** 9.4 (Zonas de tránsito controlado) y 9.2 (Función social de calles y suelo). Falta la llave maestra: declarar la calle como bien social con prelación de seguridad vial y modos sustentables. Sin ese fundamento y sin un debido proceso (criterios, perímetros, excepciones, accesos para residentes y personas con discapacidad, mecanismos de impugnación), las ciudades quedan sin base para pacificar áreas, limitar accesos/velocidades o reasignar carriles/estacionamiento.

10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio. El eje muestra buena formalización de la planeación, pero baja integración con el ordenamiento del territorio. Se reconoce la necesidad de planear, pero la vinculación efectiva con el ordenamiento y la presupuestación es irregular. La “proximidad urbana” y la evaluación de impactos aparecen, pero sin dientes.

- **Regulares:** 10.1 (planeación de la movilidad y seguridad vial), 10.2 (alcances mínimos de los programas). Una buena parte ya exige planes, diagnósticos y metas, pero suele faltar jerarquía entre instrumentos estatal–metropolitano–municipal, calendarios de actualización, vínculos al presupuesto y a la obra pública, y mecanismos de seguimiento. Resultado: mucha planeación de estante y poca ejecutividad.
- **Más débil:** 10.3 (integración movilidad–ordenamiento territorial), 10.4 (Fomento a la proximidad urbana). El principio existe, pero casi siempre es declarativo. Faltan herramientas en la ley para hacerlo operativo: densificación y mezcla de usos alrededor del



transporte masivo, eliminación de mínimos de estacionamiento, condicionamientos a grandes generadores de viaje, gestión de horarios y captación de plusvalía. Persiste el silo o “compartimentalización” entre la legislación urbana y la de movilidad: planes territoriales que no tienen “conformidad obligatoria” con los de movilidad, horizontes y escalas desalineados, y ausencia de reglas de concurrencia metropolitana.

Desempeño por entidad federativa

A continuación, se describen los resultados por estado a partir de los 57 indicadores evaluados (escala 0–10), destacando el nivel general del andamiaje legal y las áreas de mejora más claras para cada entidad.

	Chihuahua obtiene 9.47 puntos y presenta un marco legal sobresaliente y consistente. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Conocimiento y pericia de conductores (8.0), Transporte público (8.6) y Mecanismos fiscales y financiamiento (8.8).
	Puebla obtiene 9.30 puntos y presenta un marco legal sobresaliente y consistente. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Transporte público (5.7), Mecanismos fiscales y financiamiento (7.5) y Regulación de factores de riesgo (10.0).
	Jalisco obtiene 8.68 puntos y presenta un marco legal sobresaliente y consistente. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Mecanismos fiscales y financiamiento (5.0), Instrumentos de planeación (6.2) y Gestión de la demanda (6.9).
	Guanajuato obtiene 8.07 puntos y muestra un andamiaje avanzado, con brechas puntuales por cerrar. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Gestión de la demanda (3.8), Conocimiento y pericia de conductores (6.0) y Participación social y gobernanza (8.3).
	Aguascalientes obtiene 7.54 puntos y muestra un andamiaje avanzado, con brechas puntuales por cerrar. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Gestión de la demanda (3.8), Conocimiento y pericia de conductores (5.0) y Registros de información (6.7).
	Colima obtiene 7.37 puntos y muestra un andamiaje avanzado, con brechas puntuales por cerrar. Sus áreas de mejora más claras



	se concentran en Derechos de las víctimas (2.5), Gestión de la demanda (4.4) y Diseño vial seguro y accesible (5.6).
	Nayarit obtiene 7.02 puntos y muestra un andamiaje avanzado, con brechas puntuales por cerrar. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Derechos de las víctimas (2.5), Gestión de la demanda (5.0) y Conocimiento y pericia de conductores (6.0).
	Guerrero obtiene 6.93 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Transporte público (3.6), Mecanismos fiscales y financiamiento (5.0) y Gestión de la demanda (5.6).
	Baja California Sur obtiene 6.67 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Registros de información (3.3), Mecanismos fiscales y financiamiento (3.8) e Instrumentos de planeación (3.8).
	Sonora obtiene 6.58 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Conocimiento y pericia de conductores (3.0), Transporte público (4.3) y Participación social y gobernanza (5.0).
	Yucatán obtiene 6.58 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Derechos de las víctimas (3.8), Diseño vial seguro y accesible (3.9) y Gestión de la demanda (5.6).
	Estado de México obtiene 6.14 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Mecanismos fiscales y financiamiento (2.5), Conocimiento y pericia de conductores (3.0) y Gestión de la demanda (3.1).
	Nuevo León obtiene 6.05 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Mecanismos fiscales y financiamiento (1.2), Diseño vial seguro y accesible (2.8) y Transporte público (5.7).



	<p>Sinaloa obtiene 5.88 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Gestión de la demanda (4.4), Mecanismos fiscales y financiamiento (5.0) y Diseño vial seguro y accesible (5.0).</p>
	<p>Durango obtiene 5.61 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Regulación de factores de riesgo (1.0), Gestión de la demanda (2.5) y Conocimiento y pericia de conductores (6.0).</p>
	<p>Tamaulipas obtiene 5.53 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Registros de información (1.7), Mecanismos fiscales y financiamiento (2.5) y Transporte público (2.9).</p>
	<p>Michoacán obtiene 5.44 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Mecanismos fiscales y financiamiento (2.5), Gestión de la demanda (3.8) y Regulación de factores de riesgo (4.0).</p>
	<p>San Luis Potosí obtiene 5.09 puntos y se ubica en un nivel medio, con avances relevantes, pero con huecos que todavía limitan su implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Mecanismos fiscales y financiamiento (1.2), Registros de información (1.7) y Gestión de la demanda (2.5).</p>
	<p>Ciudad de México obtiene 4.82 puntos y permanece por debajo del umbral medio, con un marco que requiere mejoras sustantivas para elevar su capacidad de implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Participación social y gobernanza (1.7), Regulación de factores de riesgo (2.0) y Derechos de las víctimas (2.5).</p>
	<p>Querétaro obtiene 4.74 puntos y permanece por debajo del umbral medio, con un marco que requiere mejoras sustantivas para elevar su capacidad de implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Mecanismos fiscales y financiamiento (0.0), Gestión de la demanda (0.0) y Diseño vial seguro y accesible (2.2).</p>
	<p>Campeche obtiene 4.65 puntos y permanece por debajo del umbral medio, con un marco que requiere mejoras sustantivas</p>



	para elevar su capacidad de implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Derechos de las víctimas (1.2), Regulación de factores de riesgo (2.5) y Transporte público (3.6).
	Hidalgo obtiene 4.30 puntos y permanece por debajo del umbral medio, con un marco que requiere mejoras sustantivas para elevar su capacidad de implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Mecanismos fiscales y financiamiento (0.0), Diseño vial seguro y accesible (1.7) y Gestión de la demanda (1.9).
	Tlaxcala obtiene 4.21 puntos y permanece por debajo del umbral medio, con un marco que requiere mejoras sustantivas para elevar su capacidad de implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Regulación de factores de riesgo (1.5), Derechos de las víctimas (2.5) y Gestión de la demanda (2.5).
	Oaxaca obtiene 4.12 puntos y permanece por debajo del umbral medio, con un marco que requiere mejoras sustantivas para elevar su capacidad de implementación. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Gestión de la demanda (0.6), Diseño vial seguro y accesible (1.1) y Mecanismos fiscales y financiamiento (1.2).
	Quintana Roo obtiene 3.86 puntos y permanece rezagado y requiere un paquete integral de reformas para alcanzar el estándar mínimo. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Participación social y gobernanza (1.7), Registros de información (1.7) y Derechos de las víctimas (2.5).
	Coahuila obtiene 3.25 puntos y permanece rezagado y requiere un paquete integral de reformas para alcanzar el estándar mínimo. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Diseño vial seguro y accesible (0.6), Registros de información (1.7) y Regulación de factores de riesgo (2.5).
	Tabasco obtiene 3.07 puntos y permanece rezagado y requiere un paquete integral de reformas para alcanzar el estándar mínimo. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Gestión de la demanda (0.6), Participación social y gobernanza (1.7) y Transporte público (2.1).
	Baja California obtiene 2.89 puntos y permanece rezagado y requiere un paquete integral de reformas para alcanzar el estándar mínimo. Sus áreas de mejora más claras se concentran



	en Diseño vial seguro y accesible (0.6), Conocimiento y pericia de conductores (1.0) y Mecanismos fiscales y financiamiento (1.2).
	Veracruz obtiene 2.72 puntos y permanece rezagado y requiere un paquete integral de reformas para alcanzar el estándar mínimo. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Participación social y gobernanza (0.0), Mecanismos fiscales y financiamiento (0.0) y Registros de información (0.0).
	Zacatecas obtiene 2.19 puntos y permanece rezagado y requiere un paquete integral de reformas para alcanzar el estándar mínimo. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Mecanismos fiscales y financiamiento (0.0), Diseño vial seguro y accesible (0.0) y Derechos de las víctimas (0.0).
	Chiapas obtiene 2.19 puntos y permanece rezagado y requiere un paquete integral de reformas para alcanzar el estándar mínimo. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Conocimiento y pericia de conductores (0.0), Derechos de las víctimas (0.0) y Registros de información (0.0).
	Morelos obtiene 1.75 puntos y permanece rezagado y requiere un paquete integral de reformas para alcanzar el estándar mínimo. Sus áreas de mejora más claras se concentran en Mecanismos fiscales y financiamiento (0.0), Derechos de las víctimas (0.0) y Diseño vial seguro y accesible (0.6).

Fichas por entidad federativa

Las siguientes fichas estatales sintetizan el desempeño del marco legal de movilidad y seguridad vial en cada entidad, con corte a las “últimas reformas” registradas. Cada ficha presenta la calificación total en escala 0–10 —promedio de 57 indicadores de cumplimiento (0/0.5/1) agrupados en diez ejes—, el perfil por eje para ubicar fortalezas y rezagos, y las tres áreas con menor puntuación relativa.



Aguascalientes 7/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad	abr-18	28	dic-24	LM
Estacionamiento	Ley de Estacionamientos de Vehículos para los Municipios	abr-89	4	oct-20	LE

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 228 ter fr. III	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 292	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 90, 228 fr. IV, 233 fr. VII	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 228 ter fr. VI	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 228 ter fr. IX	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 228 ter fr. X	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 53	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 61, 64	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 228 ter fr. V	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 16 fr. XVI, 81, 96	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 216 quater fr. III	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 24	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 42	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 47	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 47	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 148	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos	LM 216 duodecimos	■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 102	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM 102, 103, 103 bis, 104	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 109, 110, 111, 112	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 109, 110, 111, 112	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 41 bis, 41 quater, 106 fr. IV	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 216 bis	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 216 quater	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 3, 216 sexies, 228	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 216 bis, 216 nonies, 222	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 216 septies	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 216 decies	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 216 octies	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 34 ter	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■
	6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 8 decies
33		6.2 Reparación integral	LM 8 decies	■
34		6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 15, fr. III,	■
35		6.4 Atención médica prehospitalaria	LM 18 bis fr. I, II	■
36		7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 41 decies 86, 99, 138	■
7. Implementar registros de información	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 41 decies	■
	38	7.3 Datos abiertos		■
	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM 200 fr. IV	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 146 bis, 147	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM 191	■
	42	8.4 Control e inspección	LM 125, 200 fr. XXXV	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM 90 fr. I	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM 200 fr. XXXVII	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 8 quinquies	■
	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 8 sexies	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 228 bis	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LE 270	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LE No se prevén límites o topes	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 216 duodecimos	■
	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial		■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 35	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 34 bis	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 34 bis fr. II	■
	Puntaje total			



Baja California 3/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad Sustentable y Transporte	mar-20	6	mar-25	LM
Estacionamiento	Ley que Regula los Servicios de Control Vehicular	oct-10	16	abr-25	LC
No motorizada	Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista	abr-17	-	-	LB

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas		
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 81	
	3	1.3 Cinturones de seguridad		
	4	1.4 Sistemas de retención infantil		
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 85	
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 155 fr. VII	
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 7, 10, 11, 12	
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LB 10, 11, 13	
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito		
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 89	
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 42 fr. I	
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial		
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 55, 56	
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 34	
	16	3.3 Instrumentos fiscales		
	17	3.4 Evaluación de proyectos		
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir		
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias		
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias		
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes		
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 52, 53, 54	
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles		
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 46	
	25	5.3 Jerarquía de calles		
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles		
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas		
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial		
	30	5.8 Movilidad de cuidado		
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM 32 fracc II	
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación		
	33	6.2 Reparación integral		
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 60	
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria		
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 70	
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento		
	38	7.3 Datos abiertos		
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM 153	
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 94, 95, 96	
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM 101, 106, 107	
	42	8.4 Control e inspección	LM 233	
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM 153 fracc XXII	
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores		
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios		
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales		
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 32 fracc XVIII, 194	
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública		
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios		
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 47	
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 36	
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 37	
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 44	
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana		
Puntaje total				16.5 / 57



Baja California Sur 6/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	jul-23	-	-	LM
Tránsito	Ley de Tránsito Terrestre	mar-05	4	nov-13	LTo
Transporte	Ley de Transporte	dic-97	7	oct-16	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 52 fracc IV	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 52 fracc XIII	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 52 fracc I	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 52 fracc VII	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 52 fracc X	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 52 fracc XI, XII	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 52, fracc III, LTT 60, 61 y 62	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LTo 60	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 52 fracc VI	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo 71, 72, 73	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 35 fracc III	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial		■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 70	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 62	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 64	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales		■
	17	3.4 Evaluación de proyectos	LM 35 fracc III	■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 54	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM 54	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 54	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 55	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 67, 68	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 33, 34	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 35	■
	25	5.3 Jerarquía de calles		■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 33, 53	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 40	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 43	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 41	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 32	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM 44	■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 21	■
	33	6.2 Reparación integral	LM 21	■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 52 fracción II	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria	LM 13 fracción V	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 28	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 27	■
	38	7.3 Datos abiertos		■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio		■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 45	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 22, fracción I	■
	42	8.4 Control e inspección	LT 72	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM 35 fracción VII	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 50	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 17	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 51	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado	LM 59	■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LTo 57	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LTo 56	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 61	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 26	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 32	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 31	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana		■
Puntaje total				38.0 / 57



Campeche 4/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	jul-23	3	may-25	LM
Tránsito	Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular	jun-08	10	may-25	LTo
Transporte	Ley de Transporte	jun-08	3	jul-23	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LTo 77, LM 110	
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 114	
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LTo 45 II	
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LTo 45 II	
	5	1.5 Casco para motociclistas		
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LTo 45 VII	
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones		
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas		
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito		
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 85, 86	
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 42	
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 28	
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 46	
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 7	
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 23 inciso m)	
	17	3.4 Evaluación de proyectos	LM 19	
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 105	
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LTo 34	
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LTo 37, 38, 39	
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 108	
	22	4.5 Educación y formación vial	LTo 56, 57	
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 94	
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 95	
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 95	
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 97	
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas		
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial		
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 52	
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 115	
	33	6.2 Reparación integral		
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil		
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria		
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 100, 101	
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 45	
	38	7.3 Datos abiertos	LM 44	
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM 136	
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 119	
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos		
	42	8.4 Control e inspección		
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM 151	
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores		
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios		
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 47	
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo	LM 47	
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 47	
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado	LM 120	
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM 111	
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM 111	
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM 153	
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 120	
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 18	
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 21, 24, 27	
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 12, 27	
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 24	
Puntaje total				26.5 / 57



Coahuila 3/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Transporte y Movilidad Sustentable	nov-17	8	may-25	LM

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple	
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas			
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol			
	3	1.3 Cinturones de seguridad			
	4	1.4 Sistemas de retención infantil			
	5	1.5 Casco para motociclistas			
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos			
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM	195	
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM	196, 204, 205, 206	
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito			
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM	267	
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM	236	
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM	293, 294, 295	
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial			
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad			
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM	7, 218, 226	
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM	101, fracc VIII	
	17	3.4 Evaluación de proyectos			
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM	243	
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM	242	
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM	250, 251	
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes			
	22	4.5 Educación y formación vial	LM	225	
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles			
	24	5.2 Criterios de diseño de calles			
	25	5.3 Jerarquía de calles			
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles			
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas			
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM	195, 196, 217	
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial			
	30	5.8 Movilidad de cuidado			
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial			
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación			
	33	6.2 Reparación integral			
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM	256	
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria			
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM	252, 300, 301	
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento			
	38	7.3 Datos abiertos			
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM	291, 292	
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM	26, 27	
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM	114, 115	
	42	8.4 Control e inspección	LM	286, 287, 291	
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM	158 fracc II	
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM	188 fracc XX	
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios			
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM	4 fracc VII	
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo			
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos			
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado			
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM	279	
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM	271-278, 289 - 285	
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional			
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial			
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM	15, 16, 17	
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM	14	
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial			
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana			
Puntaje total				18.5 / 57	



Colima 7/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad Sustentable	ene-17	12	mar-23	LM
Vialidad	Ley de Caminos y Puentes	ago-15	2	mar-23	LV
Transporte	Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta	sep-12	2	sep-14	LB

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 82 fracción XXVI	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 392 fracción XVIII	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 82 fracción XXIX	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 82 fracción XXVIII	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 82 fracción XXIX	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 82 fracción XXX	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 78 fracción I	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 79 fracción I	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 386, 387	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 143, 145	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 73, 418	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 25	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 28 fracción III	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 63	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 7	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 151	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 71	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM 107	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 131	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 71	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 70, 71	■
	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 412	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 415	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 98	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 96	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 82 fracción XXVI	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 76	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 60	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 404	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■
	32	6.1 Protocolos de actuación		■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	33	6.2 Reparación integral		■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 152	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria		■
	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 410	■
7. Implementar registros de información	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 61	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM 32	■
	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM 207	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 221	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 286	■
	42	8.4 Control e inspección	LT 143	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 86 fracc XIV	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM 84	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 266	■
	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 3 fracc III	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos		■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LTo 107	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LTo 109	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM 67	■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial		■
	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 33	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 34, 38	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 35, 36	■
57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 37	■	
Puntaje total				42.0 / 57



Chiapas 2/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad y Transporte	oct-20	2	jun-25	LM
Vialidad	Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista	nov-20	-	-	LB

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 29 fracc III	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 29 fracc IV	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 29 fracc V	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 29 fracc VII	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 30	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 29 fracc VI	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 19	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 20, 21, 22	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito		■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 149	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación		■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 11, 12, 13	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial		■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos		■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 114, fracc VIII	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir		■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias		■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias		■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes		■
	22	4.5 Educación y formación vial		■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles		■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles		■
	25	5.3 Jerarquía de calles		■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles		■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 20	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial		■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 18	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación		■
	33	6.2 Reparación integral		■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 30 fracc III	■
	35	6.4 Atención médica prehospitolaria		■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial		■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento		■
	38	7.3 Datos abiertos		■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio		■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 112, 118	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 55	■
	42	8.4 Control e inspección	LT 140	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 62 fracc IX, 85 IV, 93, 116,	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM 120 fracc III	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 36, 109	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales		■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo	LM 149	■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos		■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública		■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios		■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial		■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial		■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial		■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial		■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana		■
Puntaje total				12.5 / 57



Chihuahua 9/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	oct-24	-	-	LM
Tránsito	Ley de Vialidad y Tránsito	sep-06	32	mar-24	LV
Transporte	Ley de Transporte	mar-20	2	jul-22	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1 1.1 Velocidades máximas	LM	107 fracc III	■
	2 1.2 Niveles máximos de alcohol	LM	107 fracc XII	■
	3 1.3 Cinturones de seguridad	LM	107 fracc IV	■
	4 1.4 Sistemas de retención infantil	LM	107 fracc V	■
	5 1.5 Casco para motociclistas	LM	107 fracc VII	■
	6 1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM	107 fracc X, XI	■
	7 1.7 Preferencia de paso de peatones	LM	107 fracc II	■
	8 1.8 Normas de protección a ciclistas	LM	82, LTV 64	■
	9 1.9 Aplicación normas de tránsito	LM	107 fracc IX	■
	10 1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM	116	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11 2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM	31	■
	12 2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM	33, 34	■
	13 2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM	58	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14 3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM	52, 53	■
	15 3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM	55	■
	16 3.3 Instrumentos fiscales	LM	54	■
	17 3.4 Evaluación de proyectos	LM	49	■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18 4.1 Examen para licencia de conducir	LM	109	■
	19 4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM	109	■
	20 4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM	109	■
	21 4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM	110	■
	22 4.5 Educación y formación vial	LM	111	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23 5.1 Diseño seguro de calles	LM	73, 74, 75	■
	24 5.2 Criterios de diseño de calles	LM	76	■
	25 5.3 Jerarquía de calles	LM	71	■
	26 5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM	83	■
	27 5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM	80	■
	28 5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM	81	■
	29 5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM	84	■
	30 5.8 Movilidad de cuidado	LM	78	■
	31 5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM	87	■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32 6.1 Protocolos de actuación	LM	117	■
	33 6.2 Reparación integral	LM	117	■
	34 6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LV	33	■
	35 6.4 Atención médica prehospitalaria	LM	5 fracc V	■
7. Implementar registros de información	36 7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM	66	■
	37 7.2 Sistema de información y seguimiento	LM	61	■
	38 7.3 Datos abiertos	LM	70	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39 8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM	93	■
	40 8.2 Sistemas integrados de transporte	LM	94	■
	41 8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT	75	■
	42 8.4 Control e inspección	LT	152	■
	43 8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT	98 XXVIII	■
	44 8.6 Derechos laborales de los conductores	LT	98 IV	■
	45 8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM	17	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46 9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM	11 fracc III	■
	47 9.2 Función social de las calles y el suelo	LM	97	■
	48 9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM	95	■
	49 9.4 Zonas de tránsito controlado	LM	99	■
	50 9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM	101	■
	51 9.6 Control del estacionamiento en predios	LM	102	■
	52 9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM	105	■
	53 9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM	88	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54 10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM	45	■
	55 10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM	46	■
	56 10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM	104	■
	57 10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM	103	■
Puntaje total				54.0 / 57



Ciudad de México 4/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad	jul-14	15	dic-21	LM
Accesibilidad	Ley de Accesibilidad	ene-17	-	-	LAc
Emisiones	Ley Ambiental	Jul-24	-	-	LA

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple	
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas		■	
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol		■	
	3	1.3 Cinturones de seguridad		■	
	4	1.4 Sistemas de retención infantil		■	
	5	1.5 Casco para motociclistas		■	
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos		■	
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones		■	
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas		■	
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 255	■	
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LA 205	■	
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación		■	
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 19	■	
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial		■	
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 32, 33	■	
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 34	■	
	16	3.3 Instrumentos fiscales		■	
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■	
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 64, 65	■	
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias		■	
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 66, 67, 68, 69	■	
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 229	■	
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 230	■	
	23	5.1 Diseño seguro de calles		■	
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	24	5.2 Criterios de diseño de calles		■	
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 178	■	
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 183	■	
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		■	
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 184	■	
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 51	■	
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 40	■	
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■	
	6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación		■
		33	6.2 Reparación integral		■
34		6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 72	■	
35		6.4 Atención médica prehospitolaria		■	
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 135	■	
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 47, 48	■	
	38	7.3 Datos abiertos	LM 47, 48	■	
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio		■	
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 73, 74	■	
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 99, 100	■	
	42	8.4 Control e inspección	LT 118	■	
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 90	■	
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM 94, h)	■	
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 60, 61	■	
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales		■	
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■	
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 194	■	
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■	
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LTo 207, 208, 209	■	
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LTo 202, 203	■	
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM 235	■	
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 53	■	
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 35	■	
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 37	■	
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial		■	
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana		■	
Puntaje total				27.5 / 57	



Durango 5/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	jul-23	1	jul-25	LM
Tránsito	Ley de Tránsito para los Municipios	dic-96	18	jul-25	LTo
Vialidad	Ley de Caminos y Puentes	nov-14	1	mar-23	LV
Transporte	Ley de Transportes	Jun-02	8	Jul-25	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 65	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol		■
	3	1.3 Cinturones de seguridad		■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil		■
	5	1.5 Casco para motociclistas		■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos		■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LTo 18 bis 18 ter	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas		■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito		■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones		■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 74	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 33	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 75	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 57, 58	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 59	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos	LM 56	■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LT 40	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias		■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LT 47, 48	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes		■
	22	4.5 Educación y formación vial	LT 44	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 62	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 63	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 67	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 73	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 72	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 69	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial		■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 48	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 80	■
	33	6.2 Reparación integral		■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LT 34	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria	LM 14 fracc V, 78, 79	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LT 25	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 41	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM 45	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LT 60	■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM LMSV 20	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM LTD 94	■
	42	8.4 Control e inspección	LM LTD 110, 111	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM LTD 46 fracc X	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores		■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM LMSV 20 fracc VI	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM LMSV 13	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos		■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM LT 18	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM LT 18	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM LMSV 9	■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM LMSV 29 fracc II	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM LMSV 50	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM LMSV 54	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM LMSV 53 fracc XV	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM LMSV 46	■
Puntaje total				32.0 / 57



Guanajuato 8/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad	mar-16	17	jun-25	LM

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 89	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 257	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 64 fracc III	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LA 64 fracc V	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 64 fracc V bis	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 64 fracc IV	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 43	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 52, 53	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 248	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 115	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 8 bis XI	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 36 septies	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 29	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 14 quinquies	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 14	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 14 ter, 14 quater	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos	LM 13 bis	■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 100, 106	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias		■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 249, III, IV, VII	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 112	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 106	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 65 sexies	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 65 quater	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 88	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 87	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 65 nonies	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 65 septies	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 50	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM 65 decies	■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 92 bis	■
	33	6.2 Reparación integral	LM 92 bis	■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 58	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria	LM 87 bis	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 62, 66, 243	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 36 octodecies	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM 13 bis	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM 154, bis	■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 142	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 184	■
	42	8.4 Control e inspección	LT 240	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 134	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM 154 bis fracc I inciso d)	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 8 ter V, 128	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 14 ter, 14 quater	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo	LM 3 bis	■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 33 fracc XX ter	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública		■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM 93, 94	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial		■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 8	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 8	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 11	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 8 bis fracc III	■
Puntaje total				46.0 / 57



Guerrero 6/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	ago-24	-	-	LM
Vialidad/Tránsito	Ley de Tránsito y Vialidad	jun-89	9	sep-24	LTo

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 53 fracc III	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 53 fracc XII	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 53 fracc IV	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 53 fracc VI	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 53 fracc IX	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 53 fracc X	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 53 fracc III	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas		■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 53 fracc V	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo 70 bis 1	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 35 fracc XV	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 25	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 79	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 66	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 62	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 56	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM 56	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 56	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 57	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 69	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 41, 92	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 92	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 95, 96	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 41, 98	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 41	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 44	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 42	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 36	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 24	■
	33	6.2 Reparación integral	LM 24	■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil		■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria	LM 75	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 33	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 34	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM 7 fracc VIII	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LTo 51 bis 13	■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LTo 51 bis, LMSV 46	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LTo 53	■
	42	8.4 Control e inspección		■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LTo 51 bis 11, 83	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores		■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 87	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 18	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 52	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado	LM 61	■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM 102, LTV 105	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM 102, LTV 107 Bis 7	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 63	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 35	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 84	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 12	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 35 fracc IV	■
Puntaje total				39.5 / 57



Hidalgo 4/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad y Transporte	jul-18	15	jun-25	LM
Tránsito	Ley de Tránsito y Seguridad Vial	jul-20	7	abr-25	LTo
Vehículos	Ley de Control Vehicular	dic-23	13	dic-24	LC

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1 1.1 Velocidades máximas	LTo	20	■
	2 1.2 Niveles máximos de alcohol	LTo	73	■
	3 1.3 Cinturones de seguridad	LTo	63	■
	4 1.4 Sistemas de retención infantil	LTo	63	■
	5 1.5 Casco para motociclistas	LTo	69	■
	6 1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LTo	128 fracc XII	■
	7 1.7 Preferencia de paso de peatones	LTo	77	■
	8 1.8 Normas de protección a ciclistas	LTo	51, 52	■
	9 1.9 Aplicación normas de tránsito	LTo	35, 130, 131	■
	10 1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo	59	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11 2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM	27, fracc IV	■
	12 2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM	20	■
	13 2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM	20	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14 3.1 Programa presupuestal de movilidad			■
	15 3.2 Criterios de movilidad en presupuestos			■
	16 3.3 Instrumentos fiscales			■
	17 3.4 Evaluación de proyectos			■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18 4.1 Examen para licencia de conducir	LTo	92	■
	19 4.2 Vigencia adecuada de licencias	LTo	91	■
	20 4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LTo	100, 101, 102, 102 bis, 103	■
	21 4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LTo	99 bis	■
	22 4.5 Educación y formación vial	LTo	109	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23 5.1 Diseño seguro de calles	LM	28 fracc II	■
	24 5.2 Criterios de diseño de calles			■
	25 5.3 Jerarquía de calles			■
	26 5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LTo	104	■
	27 5.5 Vías federales en zonas urbanas			■
	28 5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM	16 fracc VIII	■
	29 5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial			■
	30 5.8 Movilidad de cuidado			■
	31 5.9 Control de factibilidad de diseño vial			■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32 6.1 Protocolos de actuación			■
	33 6.2 Reparación integral			■
	34 6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LTo	60	■
	35 6.4 Atención médica prehospitalaria			■
7. Implementar registros de información	36 7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM	41, 42, 43	■
	37 7.2 Sistema de información y seguimiento			■
	38 7.3 Datos abiertos			■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39 8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM	82, 83	■
	40 8.2 Sistemas integrados de transporte	LM	28 fracc I	■
	41 8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM	173, 174	■
	42 8.4 Control e inspección	LM	136	■
	43 8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM	106	■
	44 8.6 Derechos laborales de los conductores			■
	45 8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM	8 fracc III	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46 9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales			■
	47 9.2 Función social de las calles y el suelo			■
	48 9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LTo	18	■
	49 9.4 Zonas de tránsito controlado			■
	50 9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LTo	33	■
	51 9.6 Control del estacionamiento en predios	LTo	33 bis	■
	52 9.7 Movilidad empresarial e institucional			■
	53 9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM	30	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54 10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM	23, 24, 25	■
	55 10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM	29	■
	56 10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM	28 fracc V	■
	57 10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM	28 fracc V	■
Puntaje total				24.5 / 57



Jalisco 8/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte	oct-22	2	ago-23	LM

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 124 fracc III	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 125., 139	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 124 fracc V	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 124 fracc VII	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 124 fracc X, 213	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 124 fracc XI, XII	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 29	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 31	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 124 fracc VI, 206, 385, 391	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 117, 131	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 77, 78, 79, 80	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 82	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 77	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 73, 338, 339	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 73	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 73	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos	LM 40	■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 177	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM 177	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 189, 190	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 181, 2 párrafo	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 11, 12	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles		■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 154	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 105	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 70	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 160	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 33, 163	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 162	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 41, 50	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM 21, 115	■
	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 51, 52	■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	33	6.2 Reparación integral	LM 52 fracc V, 54	■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 117, 124 fracc V	■
	35	6.4 Atención médicaprehospitalaria	LM 53	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 89, 94	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 88, 91	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM 36, fracc XVI	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM 75	■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 73	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM 252	■
	42	8.4 Control e inspección	LM 280, 399	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM 258	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM 47	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 157	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 3	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 134	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado	LM 134	■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM 171	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM 170	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM 357	■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 90	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 85 fracc IV	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 85 fracc VII	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 93	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 115	■
Puntaje total				49.5 / 57



Estado de México 6/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	may-24	-	-	LM
Transporte	Código Administrativo Libro Octavo	dic-01	213	abr-25	CA

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1 1.1 Velocidades máximas	LM	8 fracc III	■
	2 1.2 Niveles máximos de alcohol	LM	8 fracc XI	■
	3 1.3 Cinturones de seguridad	LM	8 fracc IV	■
	4 1.4 Sistemas de retención infantil	LM	8 fracc IX	■
	5 1.5 Casco para motociclistas	LM	8 fracc VII	■
	6 1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM	8 fracc X	■
	7 1.7 Preferencia de paso de peatones	LM	8 fracc II	■
	8 1.8 Normas de protección a ciclistas	LM	53	■
	9 1.9 Aplicación normas de tránsito	LM	8 fracc V	■
	10 1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM	11 fracc VIII	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11 2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación			■
	12 2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM	32	■
	13 2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM	39	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14 3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM	48, 49	■
	15 3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM	48, 49	■
	16 3.3 Instrumentos fiscales			■
	17 3.4 Evaluación de proyectos			■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18 4.1 Examen para licencia de conducir	LM	8 fracc I, 9	■
	19 4.2 Vigencia adecuada de licencias			■
	20 4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM	10	■
	21 4.4 Contenidos y metodología de los exámenes			■
	22 4.5 Educación y formación vial			■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23 5.1 Diseño seguro de calles	LM	43	■
	24 5.2 Criterios de diseño de calles	LM	44	■
	25 5.3 Jerarquía de calles	LM	36	■
	26 5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM	49	■
	27 5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM	48	■
	28 5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM	54	■
	29 5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM	50	■
	30 5.8 Movilidad de cuidado	LM	67	■
	31 5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM	52	■
	6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32 6.1 Protocolos de actuación	LM	12, 13
33 6.2 Reparación integral		LM	15	■
34 6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil				■
35 6.4 Atención médica prehospitolaria		LM	26 fracc II, III	■
7. Implementar registros de información	36 7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM	108	■
	37 7.2 Sistema de información y seguimiento	LM	108	■
	38 7.3 Datos abiertos	LM	110	■
	39 8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM	86	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	40 8.2 Sistemas integrados de transporte	LM	86, fracc IV	■
	41 8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM	79	■
	42 8.4 Control e inspección			■
	43 8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM	76	■
	44 8.6 Derechos laborales de los conductores	LM	60 fracc I	■
	45 8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM	68 IX	■
	46 9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales			■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	47 9.2 Función social de las calles y el suelo	LM	39 fracc II	■
	48 9.3 Programas de control y restricción de vehículos			■
	49 9.4 Zonas de tránsito controlado			■
	50 9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM	28 fracc VII	■
	51 9.6 Control del estacionamiento en predios	LM	28	■
	52 9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM	27 fracc VI	■
	53 9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM	72	■
	54 10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial			■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	55 10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM	68	■
	56 10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM	69 fracc VIII	■
	57 10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM	69 fracc V, VII	■
	Puntaje total			



Michoacán 5/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigl
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	jun-23	1	mar-25	LM

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1 1.1 Velocidades máximas	LM	106	■
	2 1.2 Niveles máximos de alcohol	LM	111	■
	3 1.3 Cinturones de seguridad			■
	4 1.4 Sistemas de retención infantil			■
	5 1.5 Casco para motociclistas			■
	6 1.6 Distracción por dispositivos electrónicos			■
	7 1.7 Preferencia de paso de peatones	LM	16	■
	8 1.8 Normas de protección a ciclistas	LM	18 fracc XI, XII, XIII	■
	9 1.9 Aplicación normas de tránsito	LM	341	■
	10 1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones			■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11 2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM	27	■
	12 2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM	59	■
	13 2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM	72	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14 3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM	323	■
	15 3.2 Criterios de movilidad en presupuestos			■
	16 3.3 Instrumentos fiscales			■
	17 3.4 Evaluación de proyectos			■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18 4.1 Examen para licencia de conducir	LM	139	■
	19 4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM	124	■
	20 4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM	144, 145, 146	■
	21 4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM	139	■
	22 4.5 Educación y formación vial	LM	91	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23 5.1 Diseño seguro de calles	LM	157	■
	24 5.2 Criterios de diseño de calles	LM	158	■
	25 5.3 Jerarquía de calles	LM	159, 162	■
	26 5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM	154	■
	27 5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM	160	■
	28 5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM	161	■
	29 5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM	155	■
	30 5.8 Movilidad de cuidado	LM	26	■
	31 5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM	155	■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32 6.1 Protocolos de actuación	LM	80	■
	33 6.2 Reparación integral	LM	80	■
	34 6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil			■
	35 6.4 Atención médica prehospitalaria	LM	81	■
7. Implementar registros de información	36 7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM	97	■
	37 7.2 Sistema de información y seguimiento	LM	66	■
	38 7.3 Datos abiertos	LM	316	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39 8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM	207, 208, 210	■
	40 8.2 Sistemas integrados de transporte	LM	271	■
	41 8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos			■
	42 8.4 Control e inspección	LM	190, 191	■
	43 8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM	254	■
	44 8.6 Derechos laborales de los conductores	LM	214	■
	45 8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM	322	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46 9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales			■
	47 9.2 Función social de las calles y el suelo			■
	48 9.3 Programas de control y restricción de vehículos			■
	49 9.4 Zonas de tránsito controlado			■
	50 9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM	167, 168, 169, 170	■
	51 9.6 Control del estacionamiento en predios	LM	171, 172	■
	52 9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM	87	■
	53 9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial			■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54 10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM	21	■
	55 10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM	24	■
	56 10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM	280	■
	57 10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM	24	■
Puntaje total				31.0 / 57



Morelos 1/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
-	-	-	-	-	-
Tránsito	Ley de Tránsito	feb-89	4	mar-17	LTo
Transporte	Ley de Transporte	mar-14	9	mar-22	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1 1.1 Velocidades máximas		-	■
	2 1.2 Niveles máximos de alcohol	LTo	9 bis	■
	3 1.3 Cinturones de seguridad			■
	4 1.4 Sistemas de retención infantil			■
	5 1.5 Casco para motociclistas			■
	6 1.6 Distracción por dispositivos electrónicos			■
	7 1.7 Preferencia de paso de peatones			■
	8 1.8 Normas de protección a ciclistas			■
	9 1.9 Aplicación normas de tránsito			■
	10 1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones			■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11 2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación			■
	12 2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LT	27	■
	13 2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial			■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14 3.1 Programa presupuestal de movilidad			■
	15 3.2 Criterios de movilidad en presupuestos			■
	16 3.3 Instrumentos fiscales			■
	17 3.4 Evaluación de proyectos			■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18 4.1 Examen para licencia de conducir	LTo	5	■
	19 4.2 Vigencia adecuada de licencias	LTo	6	■
	20 4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LTo	10 bis IV	■
	21 4.4 Contenidos y metodología de los exámenes			■
	22 4.5 Educación y formación vial	LT	89 V	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23 5.1 Diseño seguro de calles			■
	24 5.2 Criterios de diseño de calles			■
	25 5.3 Jerarquía de calles			■
	26 5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles			■
	27 5.5 Vías federales en zonas urbanas			■
	28 5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LT	26 Ter I	■
	29 5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial			■
	30 5.8 Movilidad de cuidado			■
	31 5.9 Control de factibilidad de diseño vial			■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32 6.1 Protocolos de actuación			■
	33 6.2 Reparación integral			■
	34 6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil			■
	35 6.4 Atención médica prehospitalaria			■
7. Implementar registros de información	36 7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LT	93, 94, 95	■
	37 7.2 Sistema de información y seguimiento			■
	38 7.3 Datos abiertos	LT	97	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39 8.1 Indicadores y niveles de servicio	LT	79	■
	40 8.2 Sistemas integrados de transporte	LT	54	■
	41 8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT	45, 46, 47, 48	■
	42 8.4 Control e inspección	LT	60	■
	43 8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT	99 IX	■
	44 8.6 Derechos laborales de los conductores			■
	45 8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LT	38 bis	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46 9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales			■
	47 9.2 Función social de las calles y el suelo			■
	48 9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LTo	11 bis	■
	49 9.4 Zonas de tránsito controlado	LTo	11 bis	■
	50 9.5 Control del estacionamiento en vía pública			■
	51 9.6 Control del estacionamiento en predios			■
	52 9.7 Movilidad empresarial e institucional			■
	53 9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial			■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54 10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LT	38 ter II	■
	55 10.2 Programas de movilidad y seguridad vial			■
	56 10.3 Integración de movilidad y ord. territorial			■
	57 10.4 Fomento a la proximidad urbana			■
Puntaje total				10.0 / 57



Nayarit 7/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad	ene-20	9	jun-24	LM

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 88	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 155	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad		■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 154 fracc V.	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 142, 143	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 117	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 17	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 110, 139	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM Art. 31 fracc XLIX, L, L Bis	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 150	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 7 ter fracción III	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 27	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 41 bis	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 79	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 9	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 79 bis	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos	LM 53	■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 163	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias		■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 171, 172	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 163	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 420	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 83	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 7 ter	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 88	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 7, 86	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 83	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 7 ter	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 85	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 43	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM 56	■
	6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	
33		6.2 Reparación integral		■
34		6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 152	■
35		6.4 Atención médica prehospitolaria		■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 314	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 54 bis	■
	38	7.3 Datos abiertos		■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM 235, 236	■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 8	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM 342	■
	42	8.4 Control e inspección	LM 401 fracc X	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM 297	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM 213	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 31 fracc XLI	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales		■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 4	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM 99, 100, 101	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM 99, 100, 101	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 76	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 42	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 47, 48, 49, 50	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 42	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 44 fracc VI	■
Puntaje total				40.0 / 57



Nuevo León 5/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad Sostenible, Accesibilidad y Seguridad Vial	ene-20	17	abr-25	LM
Licencias	Ley que regula la expedición de licencias para conducir	dic-05	9	feb-25	LL

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 68 bis 1 fracc III	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 68 bis 1 fracc XII	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 68 bis 1 fracc IV	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 68 bis 1 fracc VI	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 68 bis 1 fracc IX	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 68 bis 1 fracc X, XI	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 113, 120	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas		■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 68 bis 1 fracc v	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones		■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación		■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 68 bis 4	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 46	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 117	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales		■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LL 8 Bis	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LL 8	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LL 20	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LL 8 Bis 1	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LL 14	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles		■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles		■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 12 fracc XIV	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 13 fracc VII	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 68 bis 2	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 13 IV	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 128 bis	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM 39 IV	■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 4 bis 11	■
	33	6.2 Reparación integral	LM 4 bis 11	■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 97	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria		■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 149 bis	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 149 bis 1	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM 232	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio		■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 141 bis	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM 161	■
	42	8.4 Control e inspección	LM 70 bis 1	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM 77, 81, 99	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores		■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LM 68 bis 3	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 4 bis 5	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 59 bis	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado	LM 124 bis 11	■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM 113	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios		■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM 182, 183	■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 66 bis 1	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 125	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 128	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 10, 59 bis 3, fracc III	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 127, fracc III	■
Puntaje total				33.5 / 57



Oaxaca 4/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad	abr-19	35	jul-23	LM
Tránsito	Ley de Tránsito y Vialidad	abr-16	25	ago-24	LTo
Vialidad Estatal	Ley de Caminos, Carreteras y Puentes	abr-07	1	oct-21	LV

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple	
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1 1.1 Velocidades máximas				
	2 1.2 Niveles máximos de alcohol	LTo	85		
	3 1.3 Cinturones de seguridad	LTo	30		
	4 1.4 Sistemas de retención infantil	LTo	38		
	5 1.5 Casco para motociclistas	LTo	53 fracc I		
	6 1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LTo	47		
	7 1.7 Preferencia de paso de peatones	LTo	31 bis, 32		
	8 1.8 Normas de protección a ciclistas	LM	254, 255		
	9 1.9 Aplicación normas de tránsito	LTo	84		
	10 1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo	149		
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11 2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM	6 V		
	12 2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM	40		
	13 2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial				
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14 3.1 Programa presupuestal de movilidad	LTo	26		
	15 3.2 Criterios de movilidad en presupuestos				
	16 3.3 Instrumentos fiscales				
	17 3.4 Evaluación de proyectos				
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18 4.1 Examen para licencia de conducir	LM	172		
	19 4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM	173, 173 bis		
	20 4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM	175, 176		
	21 4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM	172		
	22 4.5 Educación y formación vial	LM	27		
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23 5.1 Diseño seguro de calles				
	24 5.2 Criterios de diseño de calles				
	25 5.3 Jerarquía de calles	LM	4 LXVIII, LXIX, LXX		
	26 5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM	20, 21		
	27 5.5 Vías federales en zonas urbanas				
	28 5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM	20, 22		
	29 5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial				
	30 5.8 Movilidad de cuidado				
	31 5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM	252, I		
	6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32 6.1 Protocolos de actuación			
33 6.2 Reparación integral					
34 6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil		LM	182		
35 6.4 Atención médica prehospitalaria					
7. Implementar registros de información	36 7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM	63, 64		
	37 7.2 Sistema de información y seguimiento				
	38 7.3 Datos abiertos	LM	67, I		
	39 8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM	109		
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	40 8.2 Sistemas integrados de transporte	LM	6, I		
	41 8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM	114		
	42 8.4 Control e inspección	LM	199, 200, 201, 202		
	43 8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM	58		
	44 8.6 Derechos laborales de los conductores				
	45 8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios				
	46 9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales				
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	47 9.2 Función social de las calles y el suelo				
	48 9.3 Programas de control y restricción de vehículos				
	49 9.4 Zonas de tránsito controlado				
	50 9.5 Control del estacionamiento en vía pública				
	51 9.6 Control del estacionamiento en predios	LM	24 bis, 24 ter		
	52 9.7 Movilidad empresarial e institucional				
	53 9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial				
	10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54 10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM	8, 9, 29	
		55 10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM	31	
56 10.3 Integración de movilidad y ord. territorial		LM	6, VI		
57 10.4 Fomento a la proximidad urbana		LM	6, VII		
Puntaje total				23.5 / 57	



Puebla 9/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	dic-23	2	jun-25	LM
Transporte	Ley de Transporte	dic-21	5	feb-25	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 125	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 123 VI	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 123 I	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 123 II	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 123 IV	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 123 V	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 124	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 124 V	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 126	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 102, 130	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 63, 64	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 43, 44	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 65, 66, 67	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 59	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 61	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 62	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos	LM 60	■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 128, 129, LT 123	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LT 124	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 127	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LT 285, 286	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 133, 134	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 82, 83, 84	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 87	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 81	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 89, 90, 91	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 78	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 84	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 96	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 22, 85	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM 95	■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 156	■
	33	6.2 Reparación integral	LM 156	■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 153	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria	LM 154, 155	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 73	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 68, 69	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM 72	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LT 18	■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LT Reglamento ley de transporte 69	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 56, reglamento 150	■
	42	8.4 Control e inspección	LT 113, reglamento 237	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 31, reglamento 237	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LT Reglamento ley de transporte, 54	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LT Reglamento ley de transporte 69	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 11	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo	LM 98	■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 112	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado	LM 113	■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM 104	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM 105, 106	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM 110	■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 114	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 48	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 51	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 57	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 58	■
Puntaje total				53.0 / 57



Querétaro 4/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
-	-	-	-	-	-
Transporte	Ley de la Agencia de Movilidad y Modalidades para el Transporte	mar-12	5	nov-23	LT
Tránsito	Ley de Tránsito	oct-17	2	dic-22	LTo

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LTo 41	
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LTo 31 fracc VII, VIII	
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LTo 65 fracc III	
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LTo 65 fracc III	
	5	1.5 Casco para motociclistas	LTo 50	
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LTo 65 fracc VIII	
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LTo 41, 62, 65 fracc I	
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas		
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LTo 91, 92, 93	
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo 86	
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LT 28	
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LT 24	
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LT 29	
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos		
	16	3.3 Instrumentos fiscales		
	17	3.4 Evaluación de proyectos		
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LTo 94	
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LTo 96	
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LTo 100, 101, 102, 103	
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LTo 94	
	22	4.5 Educación y formación vial	LTo 83	
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles		
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	N/A Código Urbano (CU) 152, 155	
	25	5.3 Jerarquía de calles	N/A CU 155	
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LT 22 XXXIX	
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LT 20	
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial		
	30	5.8 Movilidad de cuidado		
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación		
	33	6.2 Reparación integral		
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LTo 36	
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria		
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LT 187	
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LTo 57	
	38	7.3 Datos abiertos	LT 187 bis	
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LT 185	
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LT 78	
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 144	
	42	8.4 Control e inspección	LT 179	
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 38	
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LT 192 XVI	
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios		
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales		
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos		
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LTo 67	
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios		
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial		
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LT 6	
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LT 8, 9	
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial		
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	N/A CU 65	
Puntaje total				27.0 / 57



Quintana Roo 3/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad	jun-18	15	ene-25	LM

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple	
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas			
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol			
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM	218 fracc VI	
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM	218 fracc VII	
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM	218 bis	
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos			
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones			
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas			
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM	230	
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones			
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM	43 fracc V	
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial			
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial			
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM	246	
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos			
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM	247 fracc III	
	17	3.4 Evaluación de proyectos			
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM	173	
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM	173	
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM	175, 176	
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM	173 bis	
	22	4.5 Educación y formación vial			
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM	63	
	24	5.2 Criterios de diseño de calles			
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM	65	
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM	26 fracción I	
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas			
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM	68	
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM	52	
	30	5.8 Movilidad de cuidado			
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial			
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación			
	33	6.2 Reparación integral	LM	179	
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM	180	
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria			
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM	180 quater	
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento			
	38	7.3 Datos abiertos			
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio			
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM	58	
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM	106	
	42	8.4 Control e inspección	LM	153	
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM	117	
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM	134 fracc III	
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios			
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM	7	
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo			
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos			
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado			
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública			
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM	171	
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM	84	
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM	53	
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM	41	
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM	45, 46	
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial			
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana			
Puntaje total				22.0 / 57	



San Luis Potosí 5/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	-	-	-	-	-
Tránsito	Ley de Tránsito	nov-11	44	sep-24	LTo
Transporte	Ley de Transporte Público	abr-09	64	jun-25	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LTo LT 52	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LTo LT 6 fracc III	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LTo LT 19 fracc IV	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LTo LT 19 fracc XII	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LTo LT 19 fracc XIII	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LTo LT 72 fracc X bis	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LTo LT 66, 67	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LTo LT 68	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito		■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo LT 78	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación		■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial		■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	N/A Ley de ordenamiento territorial (LOTDU) 53, Ley Orgánica de la Admón Pub 36 bis XXIX	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos		■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LTo LT 98	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LTo LT 36	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LTo LT 30	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LTo LT 44, 45	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes		■
	22	4.5 Educación y formación vial	LTo LT 64 bis, 65 bis	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LOTDU 169	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LOTDU 169	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LOTDU 164	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LT LTP 17 bis II	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	N/A Ley q. establece el derecho de vía 2 ter 2 qáter	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	N/A LOTDU 169	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LT 17 bis VII	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado		■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	N/A LOTDU 166	■
	6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	
33		6.2 Reparación integral		■
34		6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LTo 72 III	■
35		6.4 Atención médica prehospitalaria	N/A Ley de Salud 14 bis	■
36		7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LT 72, 73, 74	■
7. Implementar registros de información	37	7.2 Sistema de información y seguimiento		■
	38	7.3 Datos abiertos	LT 75	■
	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LT 67	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LT 4, IV	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 33, 34	■
	42	8.4 Control e inspección	LT 48	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 81 IX	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LT 81 XXI	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LT 71	■
	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales		■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LTo 18	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LTo 55	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LTo 54	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 11 bis IX	■
	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	N/A Ley Orgánica de la Admón Pub. 36 bis XXIII	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial		■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	N/A LOTDU 160	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana		■
	Puntaje total			



Sinaloa 5/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	oct-18	4	nov-24	LM

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 101 fracc IX	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 101 fracc	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 101 fracc VII	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil		■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 101 fracc XVIII	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LM 101 fracc VI	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 76	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 84	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM 442	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 397	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 38	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 44	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 31, 39	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 26	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 24, 25	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 26	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 360	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM 361	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 367	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 301	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 309	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles		■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 308	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 44 fracc IX a)	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 309	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 302	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 43	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 5 fracc VI	■
	33	6.2 Reparación integral		■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 101 B fracc XIV	■
	35	6.4 Atención médica prehospitolaria	LM 14, párrafo 2, fracc I, II	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 332, 333, 334, 335, 336, 337	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 72	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM 72	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM 145, 297	■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 224	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM 15, fracc IV, 16 fracc VII, 245	■
	42	8.4 Control e inspección	LM 104 fracc XXXIX	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM 104 fracc VIII	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM 100	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios		■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales		■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos		■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM 436, 437	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM 438, 439	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM 23	■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 323	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 42	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 46	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 41	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 42 fracc III	■
Puntaje total				33.5 / 57



Sonora 6/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	ene-24	-	nov-24	LM
Tránsito	Ley de Tránsito	feb-84	22	ene-20	LTo
Transporte	Ley de Transporte	ene-24	-	-	LT
Vehículos	Ley de Control Vehicular	sep-18	4	dic-24	LCV

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 105, fracciones II, III, IV, V, VI, VII, VIII	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LM 23, LTo 81	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LTo LTo 108	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LTo LTo 108	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LTo LTo 123 bis 5, LM 92	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LTo LTo 108	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LTo LTo 134	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas		■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito		■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo 53	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 28	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 44	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial		■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 82	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 79, 80	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM 81	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos	LM 100	■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 98	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM 97	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 97	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 97	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 96	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 61	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 62	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 105	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 106	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 27	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 67	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 42	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM 26, fracc XVIII, XXII	■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 9	■
	33	6.2 Reparación integral	LM 9	■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LM 102	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria	LM 23	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 36	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 37, 38	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM 22	■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LT 75	■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 16	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 67, 190	■
	42	8.4 Control e inspección	LT 322, 354	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 229	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores		■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios		■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 68	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 69	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM 73	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LM 75	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM 99	■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 56	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 25 fracc III	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 47	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 51	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 41 fracc III	■
Puntaje total				37.5 / 57



Tabasco 3/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad	nov-19	2	abr-24	LM
Tránsito	Ley General de Tránsito y Vialidad	mar-03	22	abr-24	LTo

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LTo 53	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol		■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LTo 50 fracc IX	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil		■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LTo 50 fracc X	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos		■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 15 fracc I	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 15 fracc III	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito		■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones		■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación		■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 54	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 54	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 59	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 8	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales		■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LTo 20	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LTo 19 fracc I	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LTo 28, 29, 30, 31, 32	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes		■
	22	4.5 Educación y formación vial		■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles		■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles		■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 64	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 46	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 43	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial		■
	30	5.8 Movilidad de cuidado		■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación		■
	33	6.2 Reparación integral		■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LTo 40	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria		■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 152	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento		■
	38	7.3 Datos abiertos		■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio		■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte		■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos		■
	42	8.4 Control e inspección	LM 184	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LM 36 fracc II	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LM 40 fracc I	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios		■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales		■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 47	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública		■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios		■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 44	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 56	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 57	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial		■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana		■
Puntaje total				17.5 / 57



Tamaulipas 5/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad	abr-23	1	jun-25	LM
Tránsito	Ley de Tránsito	nov-87	25	jul-25	LTo
Transporte	Ley de Transporte	feb-02	17	nov-23	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM 50	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LTo 19 ter	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LM 51 LTo 19 bis	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LM 51 LTo 19 bis	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LM 51 LTo 19 bis	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LTo LTo 19 ter	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LTo LTo 16, LM 17 fracc I	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 17 fracc II	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LM	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo 21, 22, 23, 24	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación		■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 35	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 38-45	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 94	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos		■
	16	3.3 Instrumentos fiscales		■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 32	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias		■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 32	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 104	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 104	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 59	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 57	■
	25	5.3 Jerarquía de calles		■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 62	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 59	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 61	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial		■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 14	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	LM 12 fracc VI	■
	33	6.2 Reparación integral		■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LTo 14 bis	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria	LM 3 fracc V	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LT 100	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 95	■
	38	7.3 Datos abiertos		■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LT 29	■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte		■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 32	■
	42	8.4 Control e inspección	LT 95	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 54	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LT 77	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios		■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 85	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM 86	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado	LM 86	■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LTo 25	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LTo 27	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM 98	■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 91	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 67, 68, 69	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 72	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM 88, 89, 90	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 70	■
Puntaje total				31.5 / 57



Tlaxcala 4/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	abr-24	-	-	LM
Transporte	Ley de Comunicaciones y Transportes	jun-83	5	dic-23	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas		■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol		■
	3	1.3 Cinturones de seguridad		■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil		■
	5	1.5 Casco para motociclistas		■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos		■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LM 29, 31,	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LM 35, 36	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito		■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LM 26, 88	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM 11	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM 59, 60, 61	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM 96, 97	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM 73, 74	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM 72	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales		■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LM 87	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LM 109	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LM 87	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LM 87	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM 18	■
	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM 82	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	24	5.2 Criterios de diseño de calles	LM 83	■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LM 79 fracc II	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles	LM 79	■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas	LM 79, fracc V	■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM 92	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM 85	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM 66	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial	LM 25	■
	32	6.1 Protocolos de actuación		■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	33	6.2 Reparación integral		■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil		■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria	LM 57, 1 fracc II, III	■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LM 77	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM 40, 41	■
	38	7.3 Datos abiertos		■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio		■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LM 69 fracc x, LCT 42 septies	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LM 46	■
	42	8.4 Control e inspección	LM 113	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 42 undecies X	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores		■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios		■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM 23, 64, fracc I, II	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos		■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LM 51 XII	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios		■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM 65	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM 69	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM 67, 68	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial		■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM 91	■
Puntaje total				31.5 / 57



Veracruz 2/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	-	-	-	-	-
Tránsito	Ley de Tránsito y Seguridad Vial	abr-15	13	mar-21	LTo
Transporte	Ley de Tránsito y Transporte	nov-06	19	mar-21	LT
Vialidad	Ley de Caminos y Puentes	sep-30	3	feb-21	LC

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LTo 88	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LTo 72, 73, 74	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LTo 36	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LTo 36	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LTo 38 fracc	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LTo 68	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LTo 28, 29, 30, 31	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LTo	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LTo 15, 23	■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo 52	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación		■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial		■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial		■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos		■
	16	3.3 Instrumentos fiscales		■
	17	3.4 Evaluación de proyectos		■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LTo 121	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias		■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LTo 61, 62	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LTo 120, 121	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LTo 122	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles		■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles		■
	25	5.3 Jerarquía de calles		■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles		■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LTo 21	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial		■
	30	5.8 Movilidad de cuidado		■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		■
	6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	
33		6.2 Reparación integral	LTo 136	■
34		6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LTo 46	■
35		6.4 Atención médica prehospitalaria		■
7. Implementar registros de información	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LTo 9 fracc II	■
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LTo 139	■
	38	7.3 Datos abiertos		■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio		■
	40	8.2 Sistemas integrados de transporte		■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos		■
	42	8.4 Control e inspección		■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LTo 46	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores		■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios		■
	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales		■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LTo 94	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LTo 92	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LTo 101, 102, 103	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial		■
	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial		■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial		■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial		■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana		■
	Puntaje total			



Yucatán 6/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	Ley de Movilidad y Seguridad Vial	sep-22	1	dic-23	LM
Tránsito	Ley de Tránsito y Vialidad	feb-11	13	dic-19	LTo
Vialidad	Ley de Vías Terrestres	ago-99	2	ene-21	LC
Transporte	Ley de la Agencia de Transporte	dic-23	2	jul-25	LT

		Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LM	13 fracción III	■
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LTo	34 Ter	■
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LTo	44	■
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LTo	44	■
	5	1.5 Casco para motociclistas	LTo	18	■
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LTo	43	■
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LTo	48	■
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LTo	18	■
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito			■
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LTo	29	■
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LM	58	■
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LM	27	■
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial	LM	58	■
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad	LM	40, 42	■
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos	LM	41	■
	16	3.3 Instrumentos fiscales	LM	17	■
	17	3.4 Evaluación de proyectos			■
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LTo	LTV 31 bis	■
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LTo	Reg LTV 125, 126	■
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LTo	34, 34 bis	■
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LTo	Reg LTV 375	■
	22	4.5 Educación y formación vial	LM	63, 64, 65, 66, 67, 68	■
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	23	5.1 Diseño seguro de calles	LM	47	■
	24	5.2 Criterios de diseño de calles			■
	25	5.3 Jerarquía de calles	LTo	Reg LTV 159	■
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles			■
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas			■
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas	LM	38 fracc X	■
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LM	50	■
	30	5.8 Movilidad de cuidado	LM	33	■
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial			■
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación			■
	33	6.2 Reparación integral			■
	34	6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	LTo	30	■
	35	6.4 Atención médica prehospitalaria	LM		■
	36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LTo	38	■
7. Implementar registros de información	37	7.2 Sistema de información y seguimiento	LM	26	■
	38	7.3 Datos abiertos	LM	28	■
	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	LM		■
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	40	8.2 Sistemas integrados de transporte	LT	121	■
	41	8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT	140	■
	42	8.4 Control e inspección	LT	200	■
	43	8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT	54	■
	44	8.6 Derechos laborales de los conductores	LT	24	■
	45	8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LT	122	■
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares	46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	LM	4	■
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo	LM	15	■
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LM	15	■
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado	LM	16	■
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública	LTo	62	■
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios	LTo	63, 64	■
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional	LM		■
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial	LM	25	■
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LM	32, 34	■
	55	10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LM	37	■
	56	10.3 Integración de movilidad y ord. territorial	LM	54	■
	57	10.4 Fomento a la proximidad urbana	LM	54	■
Puntaje total					37.5 / 57



Zacatecas 2/10

Tema normativo	Ley	Public	Ref	Ultima	Sigla
Movilidad	-	-	-	-	-
Tránsito, Transporte, Vialidad	Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad	nov-13	5	ago-24	LT

	Requerimiento	Ley	Artículo(s)	Cumple
1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial	1	1.1 Velocidades máximas	LT 13 fracc III	
	2	1.2 Niveles máximos de alcohol	LT 125 bis	
	3	1.3 Cinturones de seguridad	LT 36 fracc II	
	4	1.4 Sistemas de retención infantil	LT 36 fracc II	
	5	1.5 Casco para motociclistas		
	6	1.6 Distracción por dispositivos electrónicos	LT 37 fracc I	
	7	1.7 Preferencia de paso de peatones	LT 27, 28, 29	
	8	1.8 Normas de protección a ciclistas	LT 29 bis	
	9	1.9 Aplicación normas de tránsito	LT 17	
	10	1.10 Control vehicular físico-mecánico/emisiones	LT 123	
2. Garantizar la participación social efectiva en programas y proyectos	11	2.1 Participación en planeación, diseño y evaluación	LT 11 fracc XIII	
	12	2.2 Sistema de movilidad y seguridad vial	LT 98, 99	
	13	2.3 Observatorio de movilidad y seguridad vial		
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública	14	3.1 Programa presupuestal de movilidad		
	15	3.2 Criterios de movilidad en presupuestos		
	16	3.3 Instrumentos fiscales		
	17	3.4 Evaluación de proyectos		
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos	18	4.1 Examen para licencia de conducir	LT 39, 40	
	19	4.2 Vigencia adecuada de licencias	LT 39, 40	
	20	4.3 Suspensión y cancelación de licencias	LT 43	
	21	4.4 Contenidos y metodología de los exámenes	LT 105	
	22	4.5 Educación y formación vial	LT 104	
	23	5.1 Diseño seguro de calles		
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras	24	5.2 Criterios de diseño de calles		
	25	5.3 Jerarquía de calles		
	26	5.4 Norma/Manual de diseño y operación de calles		
	27	5.5 Vías federales en zonas urbanas		
	28	5.6 Prioridad para peatones y ciclistas		
	29	5.7 Auditorías de movilidad y seguridad vial	LT 73 fracc II	
	30	5.8 Movilidad de cuidado		
	31	5.9 Control de factibilidad de diseño vial		
	6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito	32	6.1 Protocolos de actuación	
33		6.2 Reparación integral		
34		6.3 Seguro obligatorio de responsabilidad civil		
35		6.4 Atención médica prehospitalaria		
7. Implementar registros de información		36	7.1 Registro de Movilidad y Seguridad Vial	LT 55
	37	7.2 Sistema de información y seguimiento		
	38	7.3 Datos abiertos		
	8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público	39	8.1 Indicadores y niveles de servicio	
40		8.2 Sistemas integrados de transporte		
41		8.3 Declaratorias de necesidad y concursos públicos	LT 75	
42		8.4 Control e inspección	LT 87 fracc XVII	
43		8.5 Seguro de responsabilidad civil	LT 87 fracc VIII	
44		8.6 Derechos laborales de los conductores		
45		8.7 Cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios	LT 11 fracc X	
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares		46	9.1 Reconocimiento de costos ambientales y sociales	
	47	9.2 Función social de las calles y el suelo		
	48	9.3 Programas de control y restricción de vehículos	LT 114	
	49	9.4 Zonas de tránsito controlado		
	50	9.5 Control del estacionamiento en vía pública		
	51	9.6 Control del estacionamiento en predios		
	52	9.7 Movilidad empresarial e institucional		
	53	9.8 Impacto de movilidad y seguridad vial		
	10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio	54	10.1 Planeación de la movilidad y seguridad vial	LT 71
55		10.2 Programas de movilidad y seguridad vial	LT 73	
56		10.3 Integración de movilidad y ord. territorial		
57		10.4 Fomento a la proximidad urbana		
Puntaje total				12.5 / 57



Siguientes pasos

Consolidar fortalezas, eliminar debilidades

En general, los marcos legales ya definen principios y crean sistemas, pero carecen de dientes suficientes para convertirlos en decisiones obligatorias con presupuesto, control y consecuencias. La brecha se ahonda cuando hay que trasladar principios a la calle y al presupuesto.

Patrones que se repiten. En las leyes estatales analizadas, hay patrones comunes que inciden en la baja calificación en muchos de los temas. Se citan los tres principales:

- **Déficit técnico-normativo.** En los ejes temáticos 1, 2, 3, 7, 8 y 10 abundan menciones y arquitectura institucional, pero faltan definiciones precisas (competencias, procedimientos, indicadores, jerarquía de planes, metas vinculantes, actualización y destino de cobros). Se deben complementar con reglamentos y lineamientos, pero es necesario reforzar el texto de la ley también.
- **Bloqueo político.** En especial en 5 (diseño seguro exigible), 9 (gestión de demanda y espacio vial) y 10.3–10.4 (integración suelo–movilidad y proximidad) el problema no es técnico: toca intereses (espacio para el automóvil, mercado de suelo, subsidios implícitos), de manera que el texto de la ley o es omisa o resulta puramente declarativa.
- **La trampa de los estudios.** Ejes 9 y 10 muestran obligaciones de evaluar (p. ej., 9.8, 10.1–10.2) sin mecanismos que fuercen a decidir distinto (condicionar, rediseñar, negar, mitigar con metas y seguimiento), en especial cuando se trata de decisiones de inversión pública, por lo que los estudios y planes o no están alineados con las necesidades reales o son contruidos para estar forzosamente alineados con las prioridades de la administración en turno.

Encadenamiento de los ejes temáticos. Para que la política pública funcione y las leyes no queden solo en papel, los diferentes ejes temáticos que se vinculen con un objetivo deben trabajar al mismo tiempo. Si alguno falla, la acción se degrada a operativos aislados, planes de librero o anuncios sin consecuencias. Identificar los paquetes de ejes temáticos que deben trabajar conjuntamente es por lo tanto clave para que la ley sea eficaz. Las leyes son el primer paso para que eso funcione. Durante el proceso de evaluación de este documento, se han ido descubriendo estas relaciones, que, si no generan vínculos normativos claros, tienen consecuencias reales.



- **Seguridad vial.** La reducción sostenida de lesiones y muertes depende de que las reglas de tránsito y su control (eje 1) operen sobre calles diseñadas para perdonar el error humano (eje 5). Si el diseño seguro no es obligatorio, la aplicación de las normas de tránsito se vuelve una carrera interminable contra una geometría que invita al exceso de velocidad. Adicionalmente, los ejes 4 (licencias/exámenes) mejora la pericia base del conductor y potencia la efectividad del eje 1, y 7 (datos y trazabilidad) permite indicadores comparables, auditorías y retroalimentación, esencial para una política pública de reducción de siniestralidad vial, por ejemplo, para priorizar intervenciones en puntos negros, rediseños con estándares exigibles y sanciones focalizadas para cambiar comportamientos.
- **Acceso equitativo a servicios de movilidad.** La calidad y asequibilidad del transporte público (eje 8) solo puede competir si el sistema deja de subsidiar de facto al automóvil con espacio gratuito y sin gestión (eje 9) y si existen reglas presupuestales que etiqueten y orienten recursos a inversión, operación, integración y tarifas sociales (eje 3). Sin 9 y 3, cualquier esfuerzo de promoción del transporte público (eje 8) pierde demanda o se financia precariamente. El encadenamiento corrige incentivos (precio y cupo al auto), asegura flujo estable de financiamiento y traduce eso en frecuencias, accesibilidad y servicio confiable. Además, el eje 10 (integración suelo-movilidad) es clave, porque la proximidad y la mezcla de usos abaratan la prestación del servicio y acercan usuarios a la red; no es condición para arrancar el paquete 8+9+3, pero multiplica su efecto.

Claves transversales.

- **Función social de la calle y prelación modal en ley.** Habilita 5 (diseño seguro), 9 (reasignación/tarificación de espacio) y 1.7-1.8 (preferencia peatonal y ciclista) como reglas exigibles, no declarativas.
- **Hacienda y garantía de legalidad.** Tipificar cobros/aprovechamientos, reglas de actualización, destino visible y procedimientos con criterios, excepciones y garantías de defensa. Sin esto, 3 (financiamiento), 8.7 (transporte público) y 9 (tarificación vial y de estacionamiento) naufragan en impugnaciones o rechazo social.
- **Concurrencia y jerarquía de planes.** Vincular jurídicamente los planes y proyectos de movilidad con ordenamiento territorial



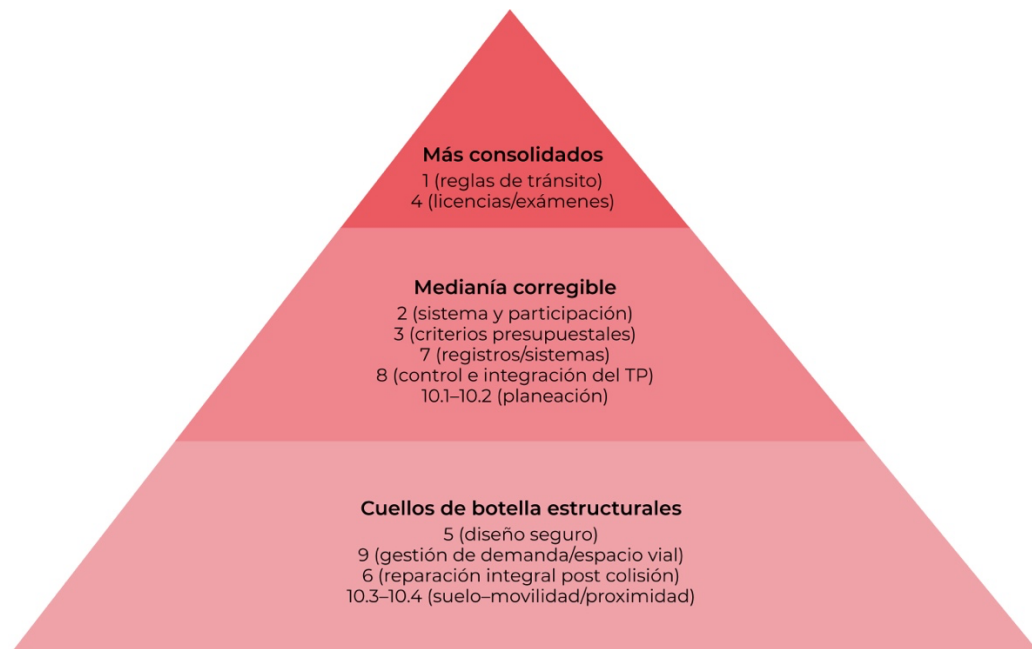
(10.3) y con presupuesto (3): conformidad obligatoria, calendarios, evaluación ex-post y consecuencias por incumplir.

- **Vinculación automática de estudios a decisiones.** Que 9.8 y 10.1–10.2 activen gatillos normativos eficaces: si el impacto supera umbrales, se condiciona, rediseña o no se autoriza.
- **Trazabilidad y datos abiertos.** Listas mínimas, periodicidad, interoperabilidad y publicación (7.3) para medir a) lesiones/muertes viales, b) servicios de transporte, c) cumplimiento y aplicación de la ley, y demás indicadores de desempeño clave.

Profundizar el proceso de reforma normativa

El mapa confirma algo que venimos observando: los ejes con tradición normativa (factores de riesgo, licencias, participación) puntúan arriba, mientras que los ejes que “mueven la aguja” (financiamiento, diseño seguro, víctimas, gestión de la demanda) se quedaron cortos. La Ley General abrió el camino, pero la armonización efectiva exige pasar del “enunciado” a obligaciones claras, estándares técnicos y fuentes de dinero.

Triángulo de madurez normativa. El triángulo funciona como guía de priorización: orienta a asegurar primero los cimientos estructurales, acelerar después lo corregible y mantener lo ya sólido, de modo que las normas de conducta y los planes realmente se traduzcan en resultados. Esta lectura secuencial ayuda a asignar esfuerzo, calendario y costo político donde el retorno en seguridad vial y accesibilidad es mayor, evitando reformas dispersas que no cambian el desempeño del sistema.



Urgencias. Las prioridades legislativas deben: (i) pasar de la declaración a la obligatoriedad técnica en diseño de calles, auditorías y manuales (Eje 5); (ii) habilitar instrumentos económicos y de gestión del estacionamiento (Eje 6) y fiscales (2.9) para cambiar patrones de viaje; (iii) cerrar vacíos en datos, indicadores y sistemas de seguimiento (Eje 7) que permitan medir resultados; (iv) asegurar la integración movilidad–ordenamiento territorial y la proximidad urbana (Eje 10); y (v) fortalecer la protección a ciclistas (p. ej., 2.10) y la respuesta a siniestros (9.1). Atender estos cuellos de botella normativos es lo que convertiría el reconocimiento del derecho a la movilidad en un mandato operativo consistente en todo el territorio estatal.

Riesgo si no se corrige. Se mantendrá un sesgo pro-auto por subsidios implícitos de espacio y por falta de precio/cupo; el TP seguirá compitiendo en desventaja; la seguridad vial dependerá de operativos y no de calles seguras; y la planeación será “de estante”, desconectada del suelo y del presupuesto.

Enfocarse en implementar

Si esta evaluación es la Fase I del ciclo de política pública (marco legal), el siguiente paso lógico es vincular presupuesto, planes y métricas al articulado. Ahí está la clave para que la próxima edición de la Evaluación no sólo mida buenas leyes, sino capacidad real de implementación y resultados (muertes y lesiones a la baja).

- **Sin financiamiento no hay** implementación. Los resultados muestran que el dinero es la restricción transversal. Necesario crear fondos para infraestructura segura y transporte público y para permitir legalmente aprovechamientos (estacionamiento en vía pública) y captura de valor.
- **La seguridad vial depende del diseño, no sólo de conducta.** El eje “Diseño vial seguro y accesible” está bajo: faltan estándares obligatorios (control de velocidad, intersecciones seguras, accesibilidad) y control de estándares de diseño al interior de las áreas de movilidad y obras (auditorías y dictámenes de cumplimiento de estándares mínimos).
- **Víctimas y datos:** sin un sistema estatal de víctimas y registros interoperables, es imposible cerrar el ciclo (atención–justicia–prevención). Derechos de las víctimas: fondo estatal, defensorías, plazos máximos de atención, obligación de información y coordinación con fiscalías/servicios de salud.
- **Cláusulas de exigibilidad para planes.** amarrar que los instrumentos (planes, límites, auditorías de seguridad vial) sean obligatorios y con sanciones.



- **La próxima ola es gestión de demanda.** Es donde más ganancia hay por punto reformado: baja siniestros, mejora tiempos y emisiones, y ordena el espacio público. Habilitar zonas de estacionamiento controlado y tarificado, peaje y tarifas de congestión, restricciones de circulación en zonas 30, y facultades/procedimientos claros para su implementación y cobro.

Sobre los autores.

Xavier Treviño Theesz xtrevi@centrico.mx Cofundador y codirector de Céntrico desde 2016, y se ha consolidado como consultor y activista de la movilidad sustentable y la seguridad vial. Con una sólida formación en física y estudios urbanos, su trayectoria lo ha llevado a participar en múltiples proyectos de regulación, planeación, diseño, implementación y evaluación de políticas de movilidad, defendiendo la visión de ciudades densas, compactas y descarbonizadas en las que la movilidad sea segura y equitativa.

Armando Pliego Ishikawa armando.pliego@centrico.mx. Consultor, gestor de proyectos y conferencista experto en políticas públicas participativas, con especialización en movilidad sostenible y fortalecimiento de la ciudadanía. Ha liderado procesos de incidencia legislativa y colabora con gobiernos estatales para diseñar espacios de participación ciudadana que conviertan las demandas sociales en políticas públicas efectivas.

Alejandra Leal Vallejo alejandra.leal@centrico.mx. Especialista en movilidad y seguridad vial, es economista por el CIDE y cuenta con una maestría en políticas públicas por la Hertie School of Governance en Berlín. Su experiencia como asesora en mejoras del diseño vial, implementación de infraestructura ciclista y incidencia en políticas públicas la posiciona como una voz influyente en el ámbito urbano, comprometida con la construcción de entornos seguros y accesibles para todos los ciudadanos.





mide,
diseña,
implementa.



céntrico