

# Evaluación de leyes estatales de movilidad 2025

Corte al 31-julio-25



con apoyo de



GLOBAL  
ROAD SAFETY  
PARTNERSHIP

Global Health  
Advocacy Incubator



# Ha sido un largo proceso...





# ¿Por qué es importante esta evaluación?

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).

Fortalece el **proceso de armonización** de la LGMSV:

- Promueve la rendición de cuentas
- Genera incentivos de mejora en los congresos locales
- Orienta la asistencia técnica y la asignación de recursos
- Aporta evidencia a la sociedad civil y a la academia

# Armonización integral con enfoque de derechos

1

Reconocimiento  
constitucional  
del derecho a la  
movilidad

2

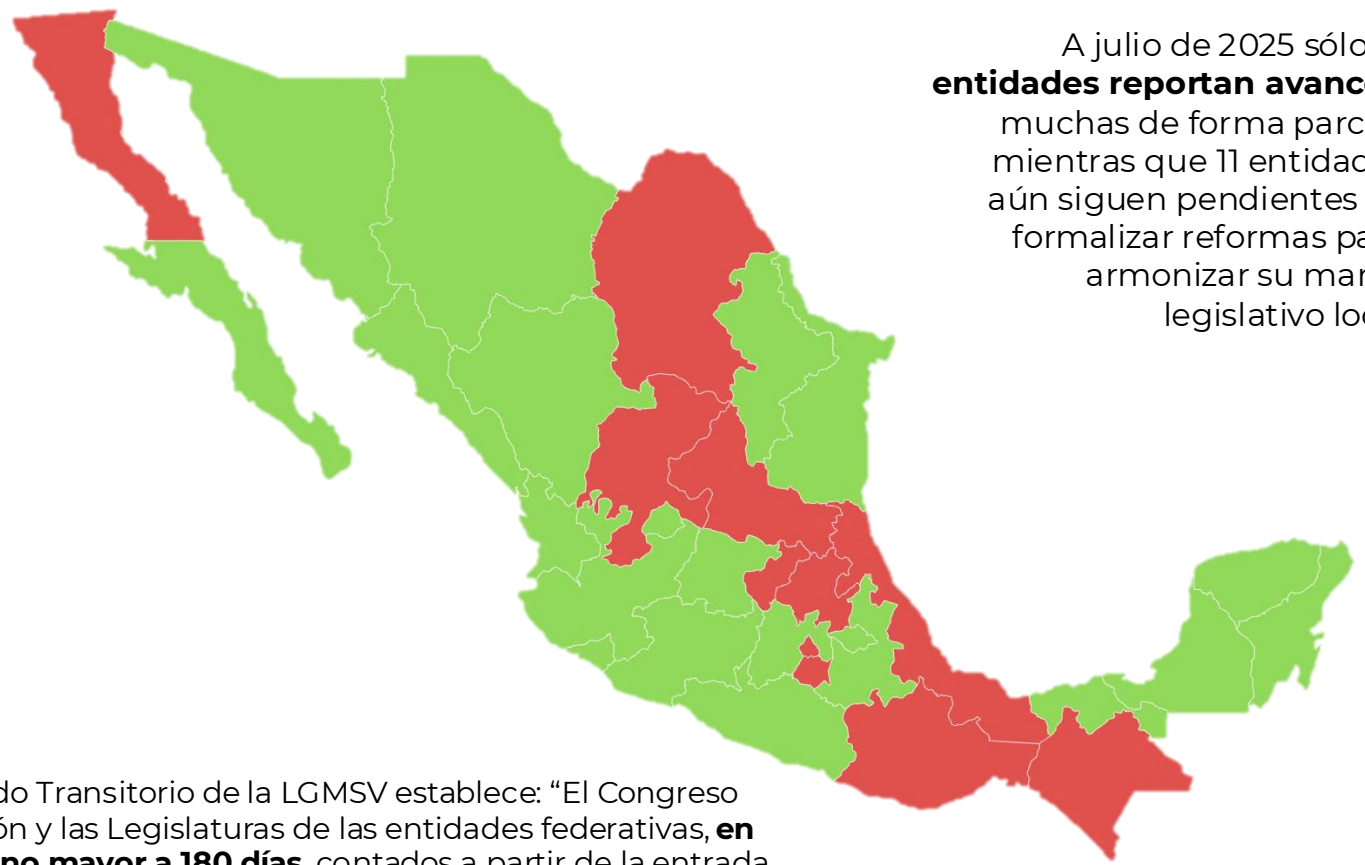
**Marco legal**  
Leyes generales,  
federales y  
estatales,  
jurisprudencia,  
tratados

3

**Normas secundarias**  
Reglamentos, NOM,  
acuerdos, circulares,  
lineamientos, planes,  
decretos, protocolos,  
reglas de operación,  
convenios, manuales

4

**Implementación**  
Presupuestos,  
proyectos, planes  
operativos,  
compras, obra



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

El Segundo Transitorio de la LGMSV establece: “El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, **en un plazo no mayor a 180 días**, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.”

# ¿Qué entendemos por armonización?

Es fundamental que la ley establezca derechos exigibles, obligaciones claras, competencias bien distribuidas, mecanismos de financiamiento y de rendición de cuentas que permitan **hacer efectivo el derecho a la movilidad, respondiendo a las necesidades locales.**

Criterios de armonización:

- La LGMSV es un piso mínimo, no un techo normativo
- Reconocer los laboratorios de innovación normativa que han sido las leyes de movilidad existentes en las entidades
- Hacer exigibles los derechos: obligaciones claras, responsables, plazos, sanciones y reparaciones.

# ¿Qué medimos?

57 indicadores en 10 ejes temáticos

## A. Planeación

3. Financiamiento

7. Datos y registros

10. Instrumentos de Planeación

## B. Gestión de la movilidad

1. Tránsito seguro

4. Conductores seguros

5. Calles seguras

8. Más y mejor transporte público

9. Menos uso del automóvil

## C. Derechos sociales

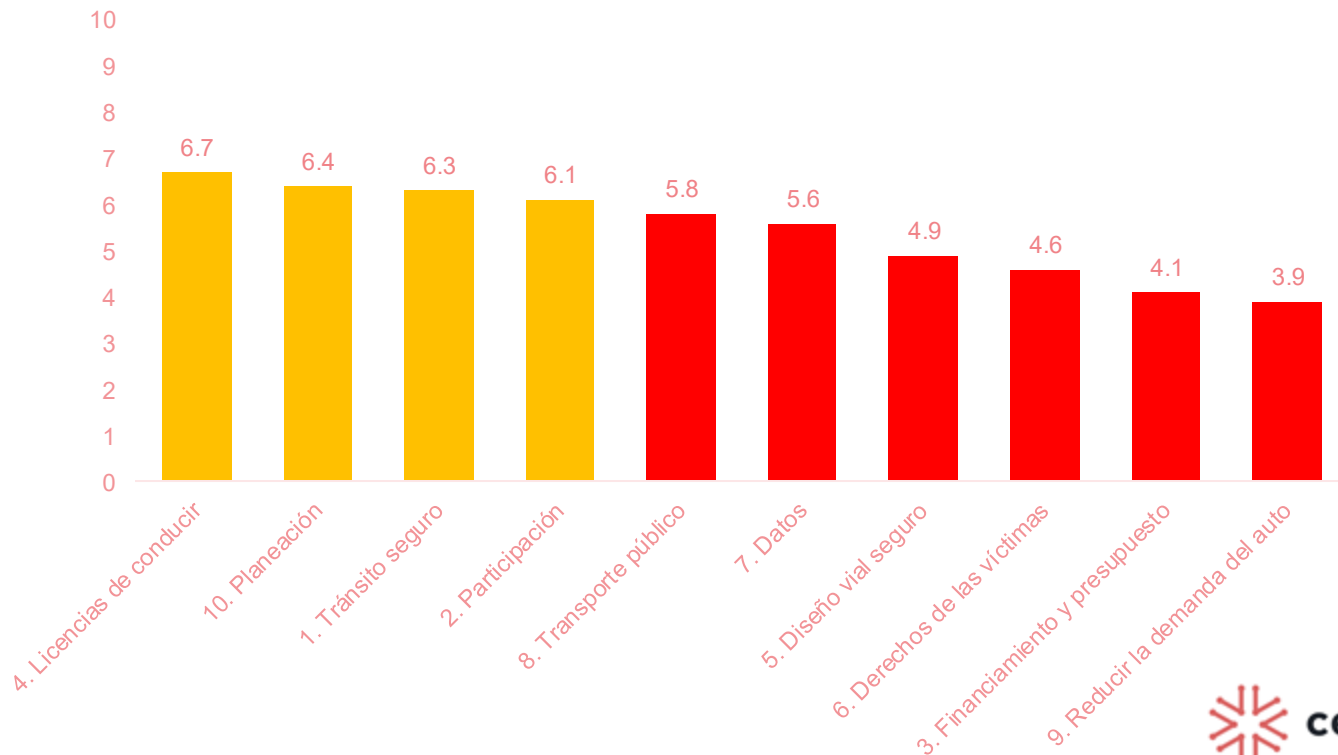
2. Participación

6. Derechos de víctimas viales


**Enfoques transversales:** Género, cuidado, personas con discapacidad, pueblos indígenas

# ¿Cómo salen evaluados los temas?

Se evaluó la inclusión de los temas en las leyes estatales, no si se implementa de manera efectiva. La Ley es solo el primer paso de la cadena de política pública.



# Entidades más avanzadas



**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).

# Entidades menos avanzadas



**Baja California** obtiene 2.89 puntos, 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, 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, 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, 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, es el más 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).

# Plan de acción (siguientes pasos)

## 1. Profundizar el proceso de reforma normativa

- Obligatoriedad técnica en diseño de calles
- Habilitar instrumentos económicos y fiscales
- Cerrar vacíos en datos, indicadores y sistemas de seguimiento
- Asegurar la integración movilidad–ordenamiento territorial
- Incorporar costos y beneficios ambientales y sociales a proyectos

## 2. Enfocarse en implementar

- Sin financiamiento no hay implementación
- La seguridad vial depende del diseño, no sólo de conductas
- Sistema de víctimas y registros interoperables
- Cláusulas de exigibilidad para planes y controles
- La próxima ola debe ser la gestión de demanda del automóvil



**Analiza la evaluación en**  
[armonizacion.centrico.mx](https://armonizacion.centrico.mx)

mide,  
diseña,  
implementa.



**céntrico**