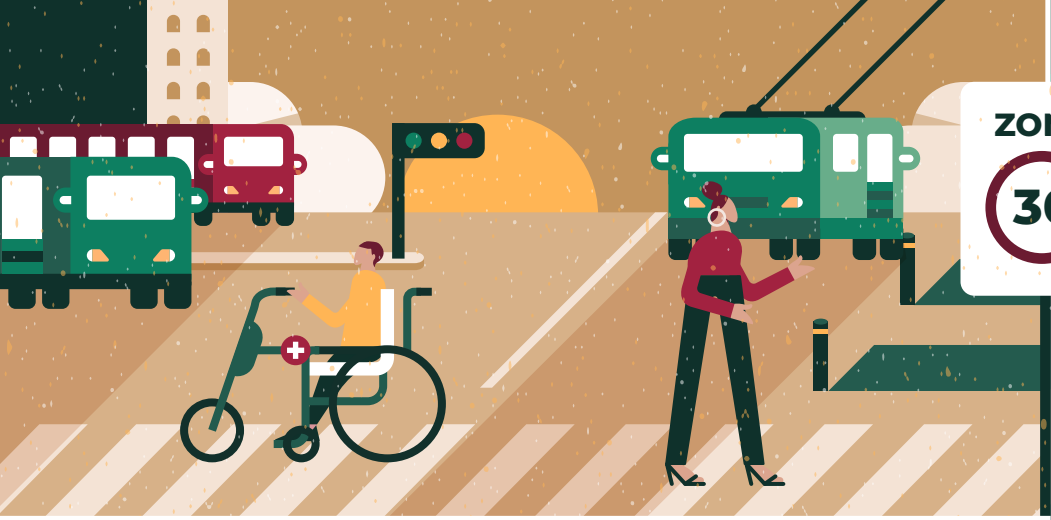


giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

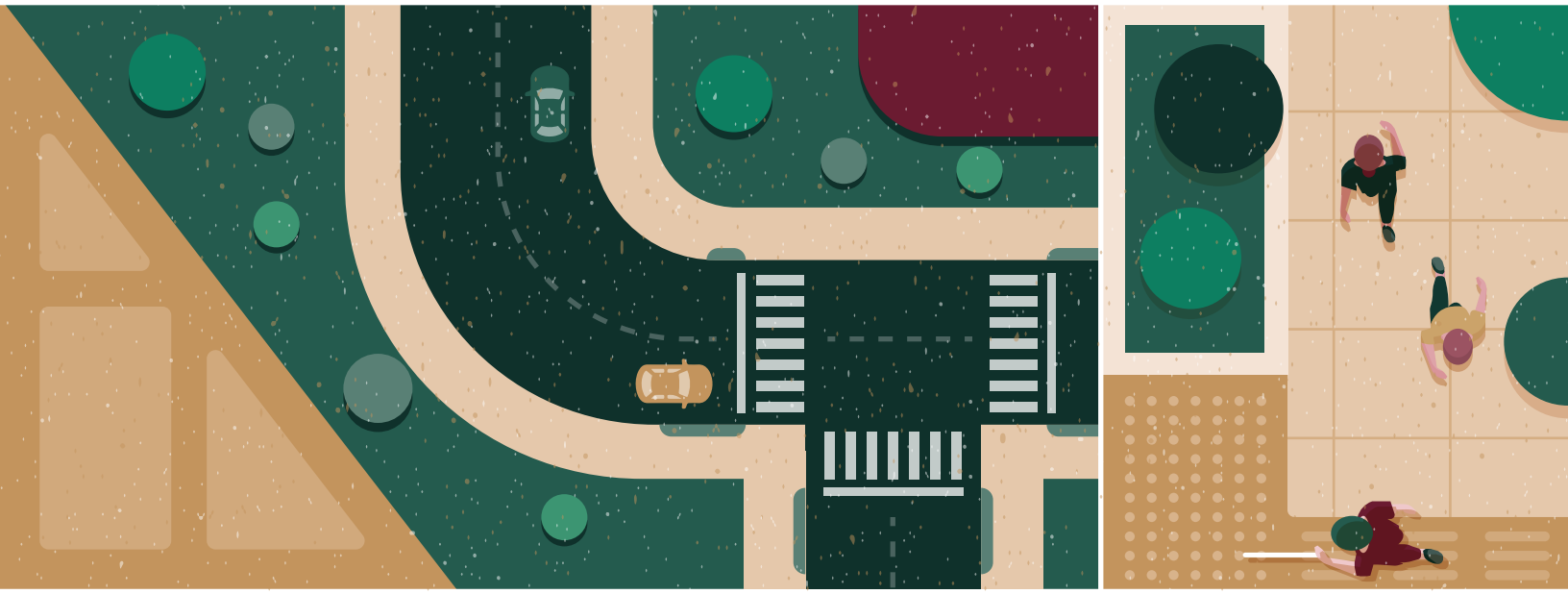
IKI INTERNATIONAL CLIMATE INITIATIVE

WRI MÉXICO

LIGA PEATONAL

LINEAMIENTOS PARA LA ARMONIZACIÓN DE LAS LEGISLACIONES LOCALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

En el contexto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial



GOBIERNO DE MÉXICO

DESARROLLO TERRITORIAL

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

Créditos

El presente documento se realizó en el marco de cooperación técnica entre el Gobierno de México y el Gobierno de Alemania, acompañado de la Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable (GIZ, por sus siglas en alemán) GmbH en México; a través del Programa "Protección del Clima en la Política Urbana de México (CiClim)", el cual es financiado por la Iniciativa Climática Internacional (IKI). La colaboración del gobierno mexicano fue representada por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU).

Primera Edición 2022. Elaborado en México.

Publicado por:
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), Av. Nuevo León 210, Col. Hipódromo, Cuauhtémoc, CDMX.

COORDINACIÓN INSTITUCIONAL

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)

Román Meyer Falcón, Titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.
Daniel Octavio Fajardo Ortíz, Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda.
Óscar Javier Garduño Arredondo, Titular de la Unidad de Planeación y Desarrollo Institucional (UPDI).
Álvaro Lomelí Covarrubias, Titular de la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad (CGDMM).
Roxana Montealegre Salvador, Directora de Movilidad (CGDMM).
Diana Esmeralda Quiroz Benítez, Directora de Políticas Públicas (UPDI).
Ciani González Morales, Asesora Técnica Movilidad (CGDMM).
Juan Carlos Villagómez Espinosa, Asesor Técnico Seguridad Vial (CGDMM).
Francisco de Asís Soní Solchaga, Delegado Estatal (SEDATU Ciudad de México).

Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable - GIZ GmbH en México

Marita Brömmelmeier, Directora Residente
Johanna Wysluch, Directora de los Proyectos Ciudades y Transporte Sustentable
Guadalupe Wallace, Coordinadora Ejecutiva del Programa "Protección del Clima en la Política Urbana de México (CiClim)"
Gerardo González, Especialista en Desarrollo Urbano y Regional, CiClim

Instituto de Recursos Mundiales México - WRI México, por sus siglas en inglés

Angélica Vesga, Directora Ejecutiva Interina
Carlos Orozco, Director de Movilidad Urbana
Jimena David Garza, Gerente de Incidencia y Asuntos Públicos
Ingemar Ariel Govea Castro, Asesor Jurídico Financiero
Sonia Aguilar, Gerente de Seguridad Vial
Gabriela de la Torre Ríos, Gerente de Movilidad

Liga Peatonal

Ana Rodríguez, Comité Coordinación
Aldo González, Comité Coordinación
Claudina de Gyves, Comité Coordinación

DESARROLLO DE CONTENIDOS

Ciani González Morales, (SEDATU), Juan Carlos Villagómez Espinosa (SEDATU); Luis Paz Flores, Consultor Jurídico (GIZ); Ingemar Ariel Govea Castro (WRI México); Aldo González (Liga Peatonal); Francisco de Asís Soní Solchaga, (SEDATU)

COORDINACIÓN EDITORIAL

Álvaro Lomelí Covarrubias, Titular de la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad, SEDATU
Roxana Montealegre Salvador, Directora de Movilidad, SEDATU
Gerardo González, Especialista en Desarrollo Urbano, GIZ
Carlos Orozco, Director de Movilidad Urbana, WRI México
Ana Rodríguez, Liga Peatonal, A.C.
Daniel Meza Ilustrador Gráfico

Derechos de autor
Se permite la reproducción, total o parcial, por razones educacionales o sin ánimo de lucro de esta publicación, sin la autorización especial del portador de los derechos de autor, siempre y cuando la fuente sea citada. La GIZ agradece recibir una copia de cualquier publicación que utilice contenidos de esta publicación como fuente. No se permite en absoluto hacer uso de esta publicación con fines comerciales o de lucro.

Deslinde de responsabilidad
Los hallazgos, interpretaciones y conclusiones expresadas en este documento están basados en la información compilada por la GIZ y sus consultores, socios y colaboradores. No obstante, la GIZ no garantiza la precisión o integridad de la información en este documento y no puede ser responsable por errores, omisiones o pérdidas que surjan de su uso. Las imágenes fueron tomadas de diferentes páginas web.

Deslinde de responsabilidad - WRI México
El contenido de este documento es responsabilidad de sus autores y no necesariamente refleja el punto de vista de WRI México.

Forma de citar
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), Lineamientos para la armonización de las legislaciones locales en materia de seguridad vial, en el contexto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. México, 2022.

Presentación

LA ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN MÉXICO este año representa un importante logro para la sociedad civil en el ámbito legislativo, y un avance en el andamiaje institucional necesario para hacer de los diversos entornos territoriales lugares más seguros, incluyentes y sostenibles en el largo plazo.

El proceso que dio lugar a la Ley requirió un esfuerzo integral entre diversas dependencias gubernamentales y una participación ciudadana activa. Esta labor reveló necesidades apremiantes en materia de movilidad y seguridad vial, evidenciando las demandas particulares de grupos vulnerables y la urgencia por promover el transporte público seguro, la infraestructura de calidad y los medios de movilidad alternos.

Por consiguiente, la Ley General requiere lineamientos claros que la adapten a los diversos contextos sociales en cada región del país; al constante cambio y evolución que experimentan nuestras ciudades. Estas necesidades dan pie a los Lineamientos para la armonización de las legislaciones locales.

Con ellos, se busca prestar asistencia técnica a los congresos y autoridades locales para armonizar las normas locales en apego a la Ley General. Asimismo, reconocen que cada entidad tiene necesidades particulares que merecen un trato específico, pues el enfoque sistémico de la movilidad y la seguridad vial no puede aplicarse sin una sinergia entre todos los órdenes de gobierno.

La presente publicación presenta los Lineamientos de forma accesible, y asume en todo momento que el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad es capaz de minimizar el número de siniestros de tránsito y de ofrecer alternativas saludables y solidarias para todas las personas, sin importar su condición social o posibilidades económicas.

Es importante recordar que éstas son pautas para procesos de co-creación de largo aliento en los que se adopten o reformen leyes de movilidad y se armonicen otras normas relacionadas. La actualización de estos instrumentos normativos resultará esencial en el futuro de nuestros territorios urbanos, rurales e insulares; para poder convertirlos en lugares más incluyentes, sostenibles y, sobre todo, seguros en el largo plazo.

Román Meyer Falcón
Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
Gobierno de México

LINEAMIENTOS PARA LA ARMONIZACIÓN DE LAS LEGISLACIONES LOCALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

EN EL CONTEXTO DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ÍNDICE

ALCANCES 8

CONTENIDOS ADICIONALES 10

LINEAMIENTOS PARA LA ARMONIZACIÓN DE LAS LEGISLACIONES LOCALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN EL CONTEXTO DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

PRIMER APARTADO. DISPOSICIONES GENERALES 12

SEGUNDO APARTADO. DERECHO A LA MOVILIDAD Y SUS CONDICIONES 24

TERCER APARTADO. AUTORIDADES COMPETENTES 26

CUARTO APARTADO. DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL 32

QUINTO APARTADO. DEL SISTEMA DE MOVILIDAD INTEGRADA **(SMI)** 38

SEXTOAPARTADO. DE LOS ELEMENTOS DE EJECUCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL 60

SEPTIMO APARTADO. INSTRUMENTOS DE FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL 66

OCTAVO APARTADO. DE LA SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL 71

NOVENOAPARTADO. PARTICIPACIÓN 74

DECIMO APARTADO. SANCIONES**,** INFRACCIONES Y DELITOS 75

DÉCIMO PRIMERO APARTADO. RECURSOS Y MEDIOS DE DEFENSA 79

APARTADO DE TRANSITORIOS 80

FUENTES DE CONSULTA Y LITERATURA RECOMENDADA 81

RECOMENDACIONES GENERALES 82

ANEXO I GUÍA DE USO E IMPLEMENTACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS DE ARMONIZACIÓN 84

ANEXO II ORIENTACIÓN PARA LOS MUNICIPIOS 87

Alcances

Este documento funge como un apoyo técnico para **los congresos locales** y Ayuntamientos u otras autoridades relacionadas **para la armonización normativa conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV).** Este documento producto funge como una **guía de referencia que las legislaturas de las entidades federativas podrán considerar** en sus respectivos procesos de armonización legislativa en la materia, con la firme convicción de que el enfoque sistémico de la movilidad sea atendido desde los órdenes local y municipal.

Los presentes lineamientos forman parte de las estrategias de implementación de la LGMSV hacia una transformación efectiva rumbo al desarrollo sostenible. Este documento reconoce las diversas realidades y contextos de las entidades federativas del país, brindando herramientas de adaptación. La intención de la armonización de legislaciones locales es lograr un cambio de paradigma de la movilidad, con especial énfasis en la prestación del servicio de transporte en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y los mecanismos para su monitoreo y evaluación. Esta propuesta se compone de lo siguiente:

A. Propone una **estructura y contenidos base**, considerando:

   a. Contenidos base de una ley de observancia general

   b. Propuesta de estructura tipo legislativa

   c. Armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

   d. Temáticas diversas, acorde a las necesidades particulares de las entidades federativas

   e. La diversidad de realidades a lo largo de la República Mexicana: busca armonizar y no homologar los instrumentos jurídicos.

   f. Ejemplos de buenas prácticas de leyes de reciente creación a nivel nacional

B. Es rigurosa en cuanto a los **factores racionales** de la ley:

   a. *Jurídico-Formal*: propuesta sistémica, compatible y armónica; y evita contradicciones, lagunas y redundancias jurídicas.

   b. *Pragmático*: prevé figuras, medios y procedimientos para su aplicación; considera los costos sociales y económicos de su implementación.

   c. *Teleológico*: identifica el objeto de la ley y los destinatarios de la regulación; maximiza los efectos esperados y minimiza los indeseados.

C. Sugiere un **equilibrio entre los aspectos integradores** de la ley:

a. *Jurídico:* elementos sustantivos y procesales.

b. *Estratégico:* en materia de movilidad y seguridad vial.

c. *Operativo:* elementos de control, supervisión y vigilancia.

D. Brinda herramientas de adaptación mediante la siguiente estructura del contenido:

a. Descripción: Detalle el contenido que debe incluirse en la disposición.

b. *Ejemplo: Sugerencia de texto del articulado. Ejemplo de redacción legislativa suficientemente general para adaptarse a la necesidad específica de cada entidad federativa.*

c. *Adaptación: Señala aquello que cada entidad federativa podrá o deberá adaptar a su realidad y contexto territorial. Asimismo, señala aquello que la legislatura local NO podrá modificar o adaptar por ser mandato de leyes jerárquicamente superiores, tal como la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.*

¿Qué sí es? esta herramienta de apoyo	**¿ Qué no es?** esta herramienta de apoyo
Orientación	Imposición
Armonización	Homologación
Asesoría con respecto a competencias	Invasión de competencias
Caja de herramientas adaptables	Solución única: Receta (Copiar y pegar)

Contenidos adicionales

Guía de uso e implementación

Se acompaña de una guía de uso e implementación que brinda orientación a las legislaturas de las entidades federativas para generar un proyecto de iniciativa de ley de movilidad y seguridad vial con base en la presente "Guía de contenido" privilegiando un modelo co-creativo de parlamento abierto.

Contiene los siguientes elementos:

A. Metodología de creación de la presente "Guía de contenido".

B. Estructura de la "Guía de contenido".

C. Instrucciones generales de uso: Adaptación y adopción.

D. Procedimiento legislativo: Proyecto de iniciativa.

E. Sugerencias de implementación: Parlamento abierto y co-creación.

F. Identificación de normas relacionadas que deben ser armonizadas.

Orientación para los municipios

Se incluyen algunos criterios de orientación para la armonización municipal:

1. Identificación de normas municipales con oportunidad de armonización.
2. Rol activo municipal.
3. Contenidos mínimos de tránsito.
4. Mecanismos de coordinación.

Se incluyen como ANEXOS.

LINEAMIENTOS PARA LA ARMONIZACIÓN DE LAS LEGISLACIONES LOCALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

LEYES ESTATALES

DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

PRIMER APARTADO

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO SOBRE OBJETO, ÁMBITO DE VALIDEZ Y SUJETOS OBLIGADOS

Descripción

Establece los objetos o materias contenidos en la ley, así como su ámbito de aplicación personal y territorial. El objeto puede ser material o inmaterial, y los sujetos activos o pasivos.

Ejemplo

Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en el estado de _____; y tiene por objeto:

A) Promover, respetar, proteger y garantizar el derecho a la movilidad de toda persona en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, equidad e igualdad;

B) Establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas, bienes y de mercancías bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros;

En el cumplimiento de dicho mandato, se establece como sujeto principal a la persona en los diversos modos de movilidad en el territorio, entre otros sujetos:

I. Las personas en sus diversos modos de movilidad; y

II. La Administración Pública del estado de _____;

III. Los Municipios del estado de _____;

Son de interés público y de beneficio social por lo que serán consideradas causas de utilidad pública prevaleciendo el interés general sobre el particular, las siguientes:

I. La ejecución y utilización de infraestructura segura para la movilidad, de equipamiento auxiliar, de servicios urbanos y metropolitanos, y demás elementos inherentes al desplazamiento de personas, bienes y mercancías;

II. La planeación del territorio, el ordenamiento territorial, el desarrollo de los asentamientos humanos y la movilidad:

III. El establecimiento de usos de suelo y de vivienda que favorezcan la accesibilidad y la movilidad;

IV. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para uso comunitario y para la Movilidad, así como su uso, aprovechamiento y custodia.

V. La prestación del servicio público y privado de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes;

VI. El servicio de tránsito de las personas y sus bienes, prestado constantemente por el Estado.

VII. El equipamiento auxiliar de la movilidad, necesaria para la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;

VIII. El establecimiento y acciones relacionadas con la Señalización vial y Dispositivos para el Control de Tránsito;

IX. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de estacionamiento y tránsito peatonal, ciclista y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;

X. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas al cambio climático o caso fortuito y fuerza mayor;

XI. La formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación del ambiente en el territorio nacional y resiliencia;

XII. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas en la materia o por mandato de autoridad competente.

Adaptación

Cada entidad federativa podrá definir de conformidad con su legislación aplicable y con el contenido final de la iniciativa, el objeto de esta Ley, los sujetos de la misma, así como las causas de utilidad pública.

ARTÍCULO SOBRE PRINCIPIOS

Descripción

Describe el conjunto de parámetros que deberán orientar todo acto de autoridad y que deberán ser observados por las autoridades que lleven a cabo acciones en materia de movilidad y seguridad vial.

Ejemplo

I. **Accesibilidad**. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. **Calidad**. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. **Confiabilidad**. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. **Diseño universal**. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. **Eficiencia**. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

VI. **Equidad**. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. **Enfoque sistémico.** Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

VIII. **Habitabilidad**. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

IX. **Inclusión e Igualdad**. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

X. **Movilidad activa**. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

XI. **Multimodalidad**. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XII. **Participación**. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XIII. **Perspectiva de género**. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres; reconociendo la movilidad de los cuidados y otros factores incidentes;

XIV. **Progresividad**. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndose de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XV. **Resiliencia**. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad

como para el medio ambiente;

XVI. **Seguridad.** Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVII. **Seguridad vehicular**. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVIII. **Seguridad vial.** Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

XIX. **Seguridad pública.** Privilegiar las acciones encaminadas a la reducción y prevención de la incidencia delictiva en el desarrollo de la movilidad a fin de evitar la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad de las personas. La movilidad debe ser libre de acoso y violencia, especialmente en el caso de las mujeres y personas de grupos en situación de vulnerabilidad. Se propiciará un entorno de movilidad funcional, estético y atractivo, que aumente la afluencia, actividad y convivencia de las personas en el tejido social.

XX. **Sistemas seguros.** Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos;

XXI. **Sostenibilidad**. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XXII. **Transparencia y rendición de cuentas**. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XXIII. **Transversalidad**. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XXIV. **Uso prioritario de la vía o del servicio**. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Adaptación

Cada entidad federativa podrá adicionar aquellos principios que de conformidad con su legislación aplicable considere pertinentes de incluir al llevar a cabo actos de autoridad en materia de movilidad y seguridad vial. Se recomienda conservar al menos aquellos principios contenidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, aplicables a los actos de autoridad de los tres órdenes de gobierno.

ARTÍCULO SOBRE LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD

Descripción

Se describe la jerarquía de prioridad que las autoridades deberán observar y promover en todas las etapas de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad. Ésta se debe enfocar en las personas y la recuperación de la confianza de trasladarse caminando.

Ejemplo

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades de movilidad en el territorio, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad, considerando tanto el nivel de vulnerabilidad de las personas, como las externalidades que genera cada modo de movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Adaptación

La entidad federativa podrá desarrollar más a profundidad el espíritu y objetivos de la jerarquización, así como detallar a las personas y circunstancias establecidas en ella. No obstante, la legislatura local no podrá contravenir la jerarquía definida por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO SOBRE LAS DEFINICIONES / GLOSARIO

Descripción

Se proporcionan definiciones a conceptos técnicos y aquellos utilizados frecuentemente en la ley, para aportar claridad y certeza a los sujetos obligados por la misma. Se incluyen definiciones a conceptos complejos, técnicos, legislativos o frecuentemente referidos en el cuerpo de la Ley. En este caso, se recuperan para efectos ejemplificativos, las definiciones previstas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Ejemplo

Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. **Accesibilidad**: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II. **Acciones afirmativas**: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

III. **Ajustes Razonables**: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

IV. **Atención médica prehospitalaria**: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

V. **Auditorías de Seguridad Vial**: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

VI. **Autoridades**: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;

VII. **Ayudas Técnicas**: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

VIII. **Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial**: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

IX. **Calle completa**: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalización adecuada y visible en todo momento;

X. **Desplazamientos**: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino

preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

XI. **Discriminación por motivos de discapacidad**: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

XII. **Diseño universal**: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;

XIII. **Dispositivo de seguridad**: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

XIV. **Dispositivos de control del tránsito**: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XV. **Dispositivos de seguridad vehicular**: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

XVI. **Educación Vial**: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

XVII. **Enfoque Sistémico**: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XVIII. **Especificaciones técnicas**: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XIX. **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

XX. **Estudio de Impacto de Movilidad**: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

XXI. **Examen de valoración integral**: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación

de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

XXII. **Externalidades**: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

XXIII. **Factor de riesgo**: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

XXIV. **Gestión de la demanda de movilidad**: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

XXV. **Gestión de la velocidad**: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

XXVI. **Grupos en situación de vulnerabilidad**: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XXVII. **Impacto de movilidad**: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

XXVIII. **Interseccionalidad**: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XXIX. **Lengua de Señas Mexicana**: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

XXX. **Ley General**: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXI. **Motocicleta:** Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

XXXII. **Movilidad**: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de

diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

XXXIII. **Movilidad activa o no motorizada**: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

XXXIV. **Movilidad del cuidado**: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

XXXV. **Observatorios**: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXVI. **Perro de asistencia**: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

XXXVII. **Persona peatona**: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

XXXVIII. **Persona Permisionaria**: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, o bien por las entidades federativas en coordinación con los municipios, para prestar servicios de autotransporte de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;

XXXIX. **Persona usuaria**: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

XL. **Personas con discapacidad**: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2 de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

XLI. **Personas con movilidad limitada**: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio

XLII. **Personas usurrias seguras:** Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

XLIII. **Personas usuarias vulnerables**: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;

XLIV. **Plataformas tecnológicas:** Aplicaciones o sistemas tecnológicos mediante los cuales las personas usuarias pueden acceder a servicios de movilidad.

XLV. **Proximidad**: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

XLVI. **Seguridad vehícular**: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

XLVII. **Seguridad vial**: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por

siniestros de tránsito;

XLVIII. **Sensibilización**: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

XLIX. **Sensibilización de género**: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

L. **Señalización**: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

LI. **Servicio de transporte**: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

LII. **Servicio de transporte público**: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;

LIII. **Servicio de transporte privado:** Se refiere al conjunto de operaciones, tecnología y administración del servicio de transporte que se ofrece a través de particulares que mediante plataformas tecnológicas se conectan con personas usuarias, otorgados a partir de una serie de requisitos de carácter técnico, financiero y de seguridad.

LIV. **Servicios auxiliares**: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

LV. **Siniestro de tránsito**: Cualquier suceso, hecho, incidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

LVI. **Sistema de Información Territorial y Urbano**: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

LVII. **Sistema Nacional**: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

LVIII. **Sistemas de movilidad**: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

LIX. **Sistemas de retención infantil**: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del

cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

LX. **Sistemas seguros**: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

LXI. **Transporte público de pasajeros**: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

LXII. **Transporte**: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

LXIII. **Transversalidad**: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

LXIV. **Vehículo**: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

LXV. **Vehículo eficiente**: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

LXVI. **Vehículo motorizado**: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

LXVII. **Vehículo no motorizado**: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LXVIII. **Velocidad de operación**: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

LXIX. **Vía**: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

LXX. **Vía pública**: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

LXXI. **Vialidad**: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y

LXXII. **Violencias contra las mujeres**: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

Adaptación

La entidad federativa deberá agregar al listado aquellas definiciones que incluya en el cuerpo de la Ley, ya sean técnicos, legislativos, o que por su prevalencia deban ser definidos en este apartado.

ARTIUCLO SOBRE SUPLETORIEDAD

Descripción

Ante alguna posible deficiencia o vacío que pudiera tener la presente Ley en relación con alguna figura jurídica que se menciona, pero no se defina con claridad, se dirige la interpretación de la misma a otros ordenamientos que regulan la materia, los cuales podrán suplirla.

Ejemplo

Lo dispuesto por la presente Ley deberá interpretarse siempre en favor de la persona y la protección más amplia del derecho a la movilidad, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales en la materia de los que México es parte. Para los efectos de esta Ley, es supletoria la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y _____ (aquellas leyes que determine la legislatura local).

Adaptación

Los congresos estatales deberán atender a su normatividad vigente para adicionar el listado de leyes de aplicación supletoria ante cualquier falta o vacío derivado de la presente Ley.

SEGUNDO APARTADO

DERECHO A LA MOVILIDAD Y SUS CONDICIONES

ARTICULO SOBRE DERECHO A LA MOVILIDAD Y SUS CONDICIONES

Descripción

Se caracteriza el derecho a la movilidad cuya protección y garantía son objeto de esta Ley, y se profundiza sobre sus condiciones establecidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ejemplo

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad mediante el modo de su libre elección, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que se ofrecen en el territorio.

Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

- **Accesibilidad.** Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares. Las autoridades procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.
- **Eficiencia.** Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.
- **Sostenibilidad.** Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones. Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático. Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.
- **Calidad.** Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que

logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

- **Inclusión e igualdad.** El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.
- **Seguridad vial.** La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices: Infraestructura segura, Velocidades seguras, Vehículos seguros, Personas usuarias seguras, Atención Médica Prehospitalaria, y Seguimiento, gestión y coordinación.

Adaptación

La conceptualización y caracterización del derecho a la movilidad deberá observar un alineamiento a los aspectos esenciales que se señalan tanto en el texto constitucional como en la propia Ley General. Aunque no se sugiere copiar a la letra, se recomienda recuperar los elementos esenciales y conceptos originales.

TERCER APARTADO

AUTORIDADES COMPETENTES

ARTICULO SOBRE DERECHO A LA MOVILIDAD Y SUS CONDICIONES

Descripción

Cada entidad federativa deberá enunciar a las diversas autoridades competentes en materia de movilidad.

Ejemplo

Son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial las siguientes:

I. Dependencia/órgano especializado de la administración pública estatal en materia de movilidad; (La Secretaría/Instituto/Dirección)

II. Dependencia/órgano especializado de la administración pública estatal en materia de Planeación;

III. Dependencia/de la administración pública estatal en materia de Administración y Finanzas;

IV. Dependencia de la administración pública estatal en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de los asentamientos humanos;

V. Instituto de Planeación;

VI. Dependencia de la administración pública estatal en materia de vivienda;

VII. Dependencia de la administración pública estatal en materia de medio ambiente;

VIII. Dependencia de la administración pública estatal en materia de Seguridad Pública y/o procuración de justicia;

IX. Dependencia de la administración pública estatal en materia de Infraestructura/Obras Públicas;

X. Dependencia de la administración pública estatal en materia de transporte;

XI. Dependencia de la administración pública estatal en materia de tránsito;

XII. Institución de Verificación Administrativa;

XIII. Dependencia de desarrollo urbano;

XIV. Los Ayuntamientos de los municipios del estado; y

XV. Las demás autoridades y organismos estatales en el área metropolitana o zonas conurbadas que tengan facultades de mando o decisión en materia de movilidad.

Adaptación

Cada entidad federativa deberá enlistar los nombres de las dependencias o autoridades competentes de conformidad con su marco normativo y estructura institucional, es decir aquellas autoridades que ejerzan alguna competencia en materia de movilidad y seguridad vial. También podrán agregar autoridades no previstas por este ejemplo.

ARTICULO SOBRE . COMPETENCIAS DE LA ENTIDAD FEDERATIVA

Descripción

En este apartado se sugiere listar las competencias que tiene la entidad federativa en materia de movilidad y seguridad vial, las cuales sean acordes con las establecidas en la Ley General, así como en las disposiciones orgánico-funcionales de cada entidad federativa, las cuales respondan a las necesidades específicas del mismo.

Ejemplo

Corresponde a la entidad federativa:

I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia;

III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y de los Convenios de Coordinación Metropolitana;

V. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen;

VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;

VII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

VIII. Promover la transformación de los sistemas de transporte del estado en esquemas integrados / estructuración empresarial / modelos operativos / entre otros, que mejoren las condiciones de seguridad, calidad y eficiencia de los mismos;

IX. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;

X. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;

XI. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;

XII. Otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen;

XIII. Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte

de pasajeros, así como los servicios auxiliares;

XIV. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;

XV. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;

XVI. Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, en materia de protección al medio ambiente;

XVII. Armonizar la normatividad en materia de tránsito aplicables en su territorio;

XVIII. Diseñar e implementar, de manera conjunta con otras entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;

XIX. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporen al Sistema de Información Territorial y Urbano;

XX. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia;

XXI. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

XXII. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;

XXIII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y

XXIV. Las demás autoridades y organismos estatales en el área metropolitana o zonas conurbadas que tengan facultades de mando o decisión en materia de movilidad.

Adaptación

Para precisar los alcances de las competencias estatales en la materia, se sugiere redactarlas a la luz de la estructura orgánica vigente y/o la estructura orgánica esperada, las competencias, funciones y responsabilidades asignadas en la legislación orgánico-administrativa; así como los requerimientos de fortalecimiento, adecuación o escalamiento de los sistemas de movilidad y seguridad vial vigente. . Es recomendable que las entidades federativas distribuyan las atribuciones de este apartado a cada una de las diversas autoridades competentes en la entidad.

ARTICULO SOBRE COMPETENCIAS/ATRIBUCIONES DE LOS MUNICIPIOS

Descripción

Como en el caso de la competencia de los estados, se sugiere listar las competencias que tienen los municipios en materia de movilidad y seguridad vial, las cuales sean acordes con las establecidas en la Ley General, así como en las disposiciones orgánico-funcionales tanto del estado como de los municipio, las cuales respondan a las necesidades específicas de los mismos.

Ejemplo

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

I. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial de conforme a lo establecido en los lineamientos del Sistema Nacional;

II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;

IV. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de movilidad y seguridad vial;

V. Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitana;

VI. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad;

VII. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

VIII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

IX. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

X. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;

XI. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades territoriales;

XII. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población;

XIII. Implementar dispositivos para el control del tránsito conforme a la Norma Oficial Mexicana vigente que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

XIV. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalización y demás características de las vías en su territorio;

XV. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;

XVI. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

XVII. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

XVIII. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;

XIX. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;

XX. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

XXI. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XXII. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

XXIII. Prever que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa, conectividad, accesibilidad y uso de suelo mixto;

XXIV. En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, segura y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y

XXV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Adaptación

Para precisar los alcances de las competencias municipales en la materia, se sugiere redactarlas a la luz de la estructura orgánica vigente y/o la estructura orgánica esperada, las competencias, funciones y responsabilidades asignadas en la legislación orgánico-administrativa; así como los requerimientos de fortalecimiento, adecuación o escalamiento de los sistemas de movilidad y seguridad vial vigente.

ARTÍCULO SOBRE LOS MECANISMOS DE COORDINACIÓN O COLABORACIÓN ENTRE ÓRDENES DE GOBIERNO

Descripción

Se describen y desarrollan los diversos mecanismos de coordinación previstos por la legislación para la coordinación entre autoridades competentes.

Ejemplo

Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial del Estado, de sus municipios / de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se ejercerán de forma coordinada y articulada por medio de sus dependencias y entidades competentes conforme a lo establecido en la presente Ley y demás en la materia; asimismo, podrán ejercerlas mediante mecanismos de coordinación y colaboración, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Las autoridades competentes promoverán la celebración de convenios de colaboración con las autoridades federales, locales, universidades, institutos de investigación, así como con organismos de la sociedad civil interesados en lograr las metas y objetivos de la política de Movilidad, buscando la actuación colectiva para lograr resultados, beneficios conjuntos y objetivos comunes, así como la colaboración de todos los actores involucrados en la toma de decisiones en la materia.

En el caso de las Zonas Metropolitanas que corresponden al Estado, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios mediante convenios de coordinación.

Cuando dicha Zona Metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, se convendrá con la otra entidad federativa la distribución de sus respectivas atribuciones; en cuyo caso, los convenios que al efecto se suscriban deberán guardar congruencia con las disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de territorio estatal.

Adaptación

Las entidades federativas establecerán aquellos mecanismos de coordinación previstos por su legislación aplicable, o aquellos que de manera formal existan entre las autoridades competentes.

CUARTO APARTADO

PLANEACIÓN Y POLÍTICAS DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO SOBRE LOS INSTRUMENTOS FEDERALES

Descripción

Se describen los instrumentos de planeación, coordinación e información previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; los cuales serán los instrumentos rectores de las políticas públicas en los tres órdenes de gobierno. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial prioriza la planeación y programación mediante los instrumentos de política pública existentes y vigentes, sobre la creación de nuevos instrumentos que generen mayores cargas administrativas o financieras a las autoridades competentes, lo cual deberá ser observado por la legislatura local

Ejemplo

A) Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de la Ley General, de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y demás instrumentos de planeación y ejecución en la materia.

B) Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Es el instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas en coordinación de los tres órdenes de gobierno

C) Sistema de Información Territorial y Urbano

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

D) Vinculación con los instrumentos subnacionales

Los instrumentos de planeación previstos en la presente Ley, estarán alineados en sus objetivos y acciones con los instrumentos federales en materia de movilidad y seguridad vial, y se sujetarán

para su ejecución en la distribución de competencias prevista en la Ley General, la presente ley y demás disposiciones aplicables en la materia.

Adaptación

El margen de adaptación en estas disposiciones es marginal toda vez que corresponden a figuras jurídicas previstas en la Ley General, lo cual implica que no son susceptibles de modificación en la legislación local.

ARTÍCULO SOBRE EL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Descripción

La figura del Sistema Estatal es una propuesta para la coordinación de instituciones, sin embargo no es obligatorio organizarse con esa configuración; lo importante es que las entidades establezcan mecanismos de coordinación para la toma de decisiones en materia de movilidad y seguridad vial.

Ejemplo

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es un mecanismo de coordinación estatal, semejante y coordinado con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, en el cual las autoridades locales competentes en materia de movilidad y seguridad vial, así como los sectores de la sociedad local interesados o vinculados con la materia, diseñan, desarrollan acciones y estrategias para el cumplimiento del objeto, objetivos y principios establecidos en la Ley General, la Estrategia Nacional y demás instrumentos de planeación y ejecución en materia de movilidad y seguridad vial.

El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

I. La Secretaría de _____;

II. El Instituto de _____;

III. Los Municipios, a través sus Ayuntamientos;

IV. Invitados técnicos, quiénes sólo tendrán voz, pero no voto;

El Sistema Estatal, tendrá las siguientes facultades:

I. Emitir los Lineamientos para su organización y operación;

II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo;

III. Emitir acuerdos y resoluciones generales del Sistema;

IV. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas estatales en materia de movilidad y seguridad vial;

V. Diseñar y aprobar la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial;

VI. Formular y aprobar los Planes y Programas Estatales de Movilidad y Seguridad Vial;

VII. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad;

VIII. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población;

IX. Establecer los mecanismos de participación de los municipios;

X. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema Estatal.

Adaptación

Dado que la creación de un Sistema Estatal no es la única alternativa, la entidad puede evaluar la conveniencia de incorporar otras figuras jurídicas y/o configuraciones, tales como: una cabeza de sector, un consejo asesor, entre otros Mecanismos de coordinación para asegurar la representatividad de los municipios en el Sistema Nacional a través de la entidad federativa.

ARTÍCULO SOBRE LOS INSTRUMENTOS ESTATALES

Descripción

Se pueden describir, enlistar y caracterizar los instrumentos de planeación que la entidad requiera para dar soporte a las políticas estatales en materia de movilidad y seguridad vial.

Ejemplo

La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la entidad se realizará a través de los instrumentos de planeación que a continuación se especifican:

- **Planes y Programas Estatales de Movilidad y Seguridad Vial**

i. Criterios de planeación

1) Gobernanza metropolitana

El desarrollo de las políticas de movilidad y seguridad vial deberán considerar elementos de gobernanza metropolitana que permitan llevar a cabo una eficiente gestión del suelo, provisión de servicios públicos, cuidado del medio ambiente y acceso a sistemas de transporte eficientes.

2) Sostenibilidad económica, social y ambiental.

Los planes y programas de movilidad y seguridad vial tendrán como base la sostenibilidad económica, social y ambiental, de tal forma que las políticas y acciones en dichas materias tengan un balance entre las acciones de preservación ambiental, la rentabilidad económica y los beneficios dirigidos a la población.

3) Vinculación con los instrumentos municipales.

Los instrumentos de planeación estatal considerarán en todo caso los instrumentos de diagnóstico, planeación y seguimiento de los municipios con el propósito de considerar en dicha planeación las necesidades específicas de éstos, los objetivos específicos que hayan identificado, la distribución de competencias y responsabilidades, así como los mecanismos de coordinación y coordinación entre niveles de gobierno.

ii. Sistemas de información estadística y territorial

El proceso de planeación y programación de la movilidad y la seguridad vial tendrá como base la información e indicadores que al efecto se generen en el sistema de información territorial y urbano de la entidad federativa, el cual se conformará de los datos, informes y documentos que se generen en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, movilidad, seguridad vial, tránsito, entre otros.

iii. Seguimiento y evaluación

Para garantizar el cumplimiento de los objetivos y metas de la ley, se establecerán mecanismos o procesos de seguimiento y evaluación, los cuales consisten en la implementación de mecanismos que permitan verificar el cumplimiento de las acciones implementadas, así como valorar los elementos de implementación y sus resultados, respectivamente.

- **Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Via**l

Instrumento de planeación que considera todas las directrices estatales en materia de movilidad y seguridad vial, el cual junto con los instrumentos federales de planeación será el principal orientador de las políticas a través del establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial contendrá al menos: un diagnóstico, la definición de líneas estratégicas, objetivos y metas; así como líneas programáticas y de acción específicas. De igual forma, señalará la vinculación que tiene con otros instrumentos

de planeación, las competencias y responsabilidades, los mecanismos de coordinación, los mecanismos de financiamiento e inversión asignada a su cumplimiento y los mecanismos específicos de seguimiento y evaluación.

- **Planes Integrales de Movilidad y Seguridad Vial**

  Son los instrumentos de planeación a través de los cuales se configuran las estrategias de movilidad y seguridad vial en el estado, las cuales especificarán estrategias a nivel municipal, centro de población, zonas metropolitanas, interestatales e intermunicipales, en su caso.

  Los Planes Integrales deberán ser aprobados / consultados / elaborados en conjunto, con los ayuntamientos que conforman la entidad y deberán contener, al menos: un diagnóstico, la definición de líneas estratégicas, objetivos y metas; las líneas programáticas y de acción específicas; la vinculación que tienen con otros instrumentos de planeación; las competencias y responsabilidades; los mecanismos de coordinación; los mecanismos de financiamiento e inversión asignada a su cumplimiento; y los mecanismos específicos de seguimiento y evaluación.

- **Programas Especiales de Movilidad y Seguridad Vial**

  Son los instrumentos estratégicos de desarrollo sectorial en materia de movilidad y seguridad vial, a través de los cuales se impulsan temáticas específicas como son:

  1. Transporte Público de Pasajeros;
  2. Factores de riesgo;
  3. Desarrollo de infraestructura;
  4. Igualdad de género e inclusión social;
  5. Transporte de carga o de mercaderías;
  6. _ _ _ _ _ _ _

  Los Programas Especiales serán elaborados coordinadamente entre los Ayuntamientos y la Secretaría de _____ del Estado; y deberán ser aprobados por el Sistema Estatal de MOvilidad y Seguridad Vial, el cual verificará que dicho dichos programas especiales sean congruentes y se coordinen con los objetivos establecidos en los instrumentos de planeación estatal y federal.

Adaptación

El número, contenido y alcance de los diversos instrumentos de planeación debe responder al esquema de planeación con que cuenta la entidad federativa y ceñirse a los instrumentos de planeación que ya prevé la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Sobre éstos últimos, es importante resaltar que son instrumentos de contenido obligatorio en la materia, por lo cual, el margen de adaptación es limitado. En cambio, los alcances, contenido y número de instrumentos rectores a nivel estatal son de libre decisión de la entidad, en tanto se cumplan los criterios generales establecidos por ejemplo en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Otro elemento a considerar como esencial de la planeación estatal, son los instrumentos, objetivos, metas, acciones y esquemas de seguimiento y evaluación que emanen de los ayuntamientos, toda vez que éstos consideran las particularidades territoriales y necesidades de movilidad / seguridad vial propias de las localidades.

Atendiendo a lo establecido en la LGMSV, la planeación y programación de la movilidad y la seguridad vial se debe establecer en los planes y programas existentes, ya sean territoriales, urbanos, metropolitanos o de otra naturaleza. De no existir planes o programas específicos en materia de movilidad en la entidad federativa, no es necesario crearlos, sino incluir la materia en aquellos vigentes de las materias relacionadas conforme a lo establecido en la LGMSV.

QUINTO APARTADO

DEL SISTEMA DE MOVILIDAD INTEGRADA (SMI)

ARTÍCULO SOBRE LA DEFINICIÓN Y COMPONENTES

Descripción

Alineado con la visión sistémica de la ley general, se instituye el Sistema de Movilidad Integrada como la columna vertebral de la Ley, la cual considera los elementos de infraestructura, gestión de la movilidad y servicios de transporte; todo lo anterior sostenido en los pilares de gobernanza, sostenibilidad económica, social y ambiental.

Ejemplo

Es el conjunto de servicios y componentes de movilidad y transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago; el cual integra tanto a los elementos y servicios concesionados, así como los proporcionados por el Estado por medio de sus instancias del sector central, paraestatal y/o desconcentrado.

Con el Sistema de Movilidad Integrada se planifica, regula y gestiona la movilidad de las personas y bienes considerando los componentes: territorial y urbano / vial / tránsito / infraestructura / servicios / operación / control / tecnología, entre otros.

El SMI implementará estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo, incentivando el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico.

Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el SMI, las autoridades correspondientes, tomarán las medidas necesarias para articular los sistemas de bicicleta pública y demás servicios de movilidad activa o asistida, así como de la bicicleta particular, a través de la implementación de biciestacionamientos, estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema de Movilidad Integrado.

El gobierno del estado podrá establecer en el SMI los requerimientos técnicos y tecnológicos, los mecanismos legales, institucionales, financieros y administrativos, así como los esquemas de incentivos fiscales, económicos y comerciales que permitan impulsar la implementación y operación de infraestructura, servicios y sistemas de movilidad eléctrica como alternativa sostenible y eficiente.

Adaptación

Los alcances específicos de un apartado dedicado a la conformación de un Sistema de Movilidad Integral (SMI) dependen de la evaluación que haga cada entidad de sus condiciones particulares, necesidades específicas y marco jurídico general; y a partir de ello determinar la conveniencia de

conformación del SMI, es decir, definir de forma realista y pragmática el balance necesario entre las disposiciones susceptibles de integrar en su ley y los objetivos planteados.

ARTÍCULO SOBRE LA GESTIÓN DE LA DEMANDA DE LA MOVILIDAD

Descripción

Alineado con lo previsto en los artículos 3°, fracción XXIV y 55 de la LGMSV, se establecer las medidas, programas y estrategias buscan incidir en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; todo lo anterior tiene por objetivo optimizar tiempos en los desplazamientos.

Ejemplo

El gobierno del estado gestionará la demanda de la movilidad a través de mecanismos como zonas de gestión, zonas de tránsito controlado, así como implementando sistemas de control vial y de regulación del tránsito. Dichos mecanismos e instrumentos tendrán como finalidad reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros.

Para la determinación de la estrategia de gestión de la demanda, el gobierno del estado podrá llevar a cabo o solicitar la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad.

Adaptación

Las figuras jurídicas establecidas en los artículos 55 y 58 de la Ley General, pueden ser retomadas por la autoridad local en sus aspectos esenciales; no obstante, existe la posibilidad de adecuarlas en cuanto a su alcance y particularidad operativa por parte de los gobiernos locales; así, dichas figuras son susceptibles de particularizar en contenido, mecanismo de implementación y administración.

ARTÍCULO SOBRE EL COMPONENTE TERRITORIAL Y URBANO

Descripción

En esta sección / dispositivo se describen los elementos que integran el componente territorial y urbano; específicamente, se hace referencia en el ejemplo de los componentes planeación urbana y logística del territorio, los cuales se considerarán como elementos característicos del Sistema de Movilidad Integral

Ejemplo

A) Planeación urbana

En la estructuración / integración del Sistema de Movilidad Integrada del estado, se considerará el factor de planeación urbana consistente en el proceso de análisis de la situación actual y previsión de escenarios futuros del desarrollo de los asentamientos humanos; identificando específicamente las problemáticas de los territorios, los requerimientos urbanos, las tasas de expansión, las prioridades, y los elementos de sustentabilidad y equidad, entre otros.

B) Logística del territorio

Además, deberá considerarse la logística territorial en la que se identifiquen los nodos de transporte desde una perspectiva micro y macro; los servicios de transporte público y de carga prevalecientes; la inter y multimodalidad; las actividades económicas y sociales preponderantes; entre otros.

Adaptación

Se sugiere incorporar el componente territorial y urbano en la caracterización del SMI, toda vez que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial mandata que la Estrategia Nacional deberá contener la vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial; en cuyo caso, se asume como elemento fundamental para la ejecución efectiva de la legislación local.

ARTÍCULO SOBRE EL COMPONENTE VIAL/DE TRÁNSITO

Descripción

En esta sección / dispositivo se describen los elementos que integran el componente vial y/o de tránsito; específicamente, se hace referencia en el ejemplo de los componentes de infraestructura, equipamiento y operación vial.

Ejemplo

A) Infraestructura vial

La infraestructura vial considerará en todos los casos elementos inherentes como son: banquetas y espacios de circulación peatonal y ciclista, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento; además de elementos incorporados como infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

B) Equipamiento vial

El componente de equipamiento vial deberá considerar la señalización vertical, la señalización horizontal, la señalización de obras, los elementos de balizamiento, los elementos de contención vehicular y los reductores de velocidad; entre otros.

C) Operación vial

Asimismo, deberá contemplarse la operación vial como parte del Sistema de Movilidad Integrada, la cual se compone de las actividades a través de las cuales se interviene la vía, como son el cuidado y vigilancia de los elementos confortantes de la vía incluyendo la preservación de la integridad física del Derecho de Vía, el control de cargas y pesos vehiculares, los servicios complementarios, medidas de seguridad vial así como la prevención y atención de emergencias viales.

Adaptación

Se sugiere incorporar el componente vial o de tránsito como componente esencial del Sistema de Movilidad Integrado, el cual servirá de base jurídico-conceptual de los elementos de ejecución de la seguridad vial, el cual se sugiere se consolide como un factor transversal al contenido de la legislación local.

ARTÍCULO SOBRE EL COMPONENTE DE TRANSPORTE

Descripción

En esta sección / dispositivo enlista la clasificación de los tipos de movilidad con que cuenta el estado, lo cual al mismo tiempo permite identificar cuáles son los que integran el Sistema de Movilidad Integrada.

Ejemplo

A) Clasificación

La movilidad en el estado se clasifica en:

A) Movilidad No Motorizada y Activa

I. Peatones

II. Ciclistas

III. Bicitaxis (Transporte público individual)

B) Movilidad Motorizada

I. Transporte de pasajeros

1. Público:

a) Masivo;

b) Colectivo;

c) Individual; y

d) Mototaxis

2. Mercantil:

a) Escolar;

b) De personal;

c) Turístico; y

d) Especializado en todas sus modalidades.

3. Privado:

a) Escolar;

b) De personal;

c) Turístico;

d) Especializado en todas sus modalidades; y

e) Seguridad Privada.

4. Particular o privado

II. Transporte de carga

1. Público:

a) Carga en general; y

b) Gruas de arrastre o salvamento.

2. Mercantil:

a) De valores y mensajería;

b) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;

c) Grúas de arrastre o salvamento; y

d) Carga especializada en todas sus modalidades.

3. Privado:

a) Para el servicio de una negociación o empresa;

b) De valores y mensajería;

c) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;

d) Grúas de arrastre o salvamento; y

e) Carga especializada en todas sus modalidades.

4. Particular o privado

ADAPTACIÓN

Esta sección / dispositivo es de los apartados que tienen un alto nivel de adaptación ya que la clasificación

de los servicios de movilidad / transporte dependen completamente de la configuración con la que cuenta el estado, o bien, de la configuración objetivo que se tenga prevista por la autoridad en la materia. En el ejemplo se presenta una clasificación referencial, la cual puede adoptar múltiples clasificaciones, extensión y tipos. La mayor importancia de la clasificación radica en su correlación con el mecanismo o esquema regulatorio al que se sujeta cada servicio de movilidad / transporte. La entidad federativa podrá en esta sección reconocer y clasificar la existencia de prestación de servicio de transporte privado mediante aplicaciones o plataformas tecnológicas.

B) Autorizaciones, Concesiones y Permisos

Descripción

La incorporación de esta sección / capítulo tiene como objetivo establecer las figuras jurídicas a través de las cuales se puede prestar el servicio público del transporte / carga por parte del sector privado. En el ejemplo se enlistan tres figuras jurídicas: autorización, concesión o permiso. A través de las figuras jurídicas descritas es posible establecer los derechos y obligaciones de los beneficiarios del instrumento (acto administrativo), así como dotar a la autoridad competente de instrumentos para vigilar y hacer cumplir las condiciones de prestación del servicio establecidas en la ley y demás disposiciones en la materia.

Ejemplo

El estado podrá otorgar las autorizaciones, concesiones y permisos para la prestación de servicios de transporte y para el uso, aprovechamiento o explotación de vialidades.

La naturaleza jurídica de los mecanismos de participación del sector privado en la prestación de los servicios de movilidad, será la siguiente:

1. *Autorización*: Es el acto administrativo mediante el cual el estado autoriza a personas físicas o morales la prestación del servicio público de transporte, la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos.

   Las autorizaciones a que se refiere el párrafo anterior se otorgarán a las personas _____, que tengan como actividad _____ y constituidas como _____ que cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativa aplicables, debiendo conservar durante la vigencia _____, objeto social / actividad, personalidad jurídica y razón social / denominación / nombre, así como el _____.

2. *Concesión*: Es el acto administrativo por virtud del cual el estado otorga a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado de la entidad.

   Las concesiones a que se refiere el párrafo anterior se otorgarán a las personas _____, que tengan como actividad _____ y constituidas como _____ que cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativa aplicables,

debiendo conservar durante la vigencia _____, objeto social / actividad, personalidad jurídica y razón social / denominación / nombre, así como el _____.

3. *Permiso:* Es el acto administrativo mediante el cual el estado otorga a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros o de carga.

   Los permisos a que se refiere el párrafo anterior se otorgarán a las personas _____, que tengas como actividad _____ y constituidas como _____ que cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativa aplicables, debiendo conservar durante la vigencia _____, objeto social / actividad, personalidad jurídica y razón social / denominación / nombre, así como el _____.

Adaptación

El tipo de instrumento jurídico (acto administrativo) depende de la configuración jurídica preestablecida en la entidad federativa, o bien, de la reconfiguración que se plantee para eficientar los servicios de movilidad prestados por actores privados. Las particularidades y alcances de cada instrumento tienen correlación directa con el tipo de servicios prestados, la organización institucional, los esquemas regulatorios, el modelo operativo, entre otros factores, los cuales deberá evaluar la autoridad en materia de movilidad y seguridad vial, la conveniencia de especificidad. Al no reconocerse como tal en la Constitución Federal, de no hacerse el reconocimiento del transporte como servicio público en su constitución local o en otro ordenamiento, esta ley resulta idónea para establecer al transporte como un servicio público, en su caso.

C) Tarifas y peajes

Descripción

En esta sección / dispositivo se incorporan los elementos relativos a la naturaleza de las tarifas, mecanismos de determinación, tipos, casos de excepción, entre otros. Bajo este esquema, se asume que la tarifa es el cobro por la contraprestación del servicio de transporte público prestado por las instancias gubernamentales o por los concesionarios del transporte.

Ejemplo

Los usuarios del servicio de transporte público, están obligados a realizar el pago de una tarifa por la obtención de ese servicio. La política tarifaria deberá establecer la estructura de financiamiento de los servicios de transporte público en sus diferentes modalidades, considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos que contribuyen a la provisión del servicio, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos. De igual forma, en todo momento se buscará considerar el componente social para la asequibilidad del servicio público, principalmente en los grupos de personas usuarias que se encuentran en grupos en situación de vulnerabilidad económica y/o social.

Las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, serán determinadas por la Comisión / Titular del Ejecutivo / Autoridad de movilidad; para lo cual realizará los estudios correspondientes,

para lo cual considerarán los siguientes elementos:

1. Costo de recuperación de la operación de rutas y servicios;
2. Estándares de servicio determinados por la autoridad;
3. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio;
4. Inversiones de capital de los actores públicos y privados;
5. Gasto en mantenimiento;
6. Ingresos adicionales a la tarifa; y
7. Aplicación de subsidios.
8. Variación acumulada del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC).
9. Variación en el precio de los principales insumos de operación.

Las tarifas vigentes en el estado serán revisadas cada _____; en caso de registrarse una variación acumulada del INPC superior al ___ % las tarifas se actualizarán y redondearán a la unidad superior. El procedimiento de ajuste de tarifas consiste en _____. Las tarifas se publicarán en el Periódico Oficial del Estado de _____, a más tardar el ____ del mes de _____ de cada año.

Los tipos de tarifas que se reconocen en el marco del Sistema de Movilidad Integrada del Estado son:

a. *Tarifa Técnica:* Es la que resulta de calcular los costos de operación y mantenimiento de los servicios de transporte, incluyendo la utilidad de los prestadores del servicio, dividido entre la cantidad de viajes objeto del servicio.

b. *Tarifa Social General:* La que se paga en forma ordinaria por los usuarios, en efectivo o mediante el sistema de cobro que autorice el Ejecutivo del Estado;

c. *Tarifa Preferencial:* La que cubren los usuarios que gozan de descuento por encontrarse en alguna de las condiciones particulares o personales a que se refiere esta Ley. Los porcentajes de descuento para esta tarifa podrán ser entre el veinte y el cincuenta por ciento de la tarifa general;

d. *Tarifa Especial:* Aquella que se podrá autorizar para determinados horarios nocturnos y días domingos o festivos, así como para períodos de baja demanda;

e. *Tarifa Integrada:* Es la contraprestación que paga el usuario del servicio en el sistema de rutas integradas, la cual le permite, durante un mismo viaje realizar transbordos entre corredores de alto nivel de servicio, urbanas auxiliares y otras, con costos compensados;

f. *Tarifa Complementaria:* Es la que cubren los usuarios del servicio suburbano en los casos de que se integre al sistema de rutas de los colectivos de alto nivel de servicio, la que le permite realizar transbordos con las rutas auxiliares, suburbanas y regionales en las estaciones de transferencia.

Por el uso de la infraestructura de transporte, los concesionarios del transporte público de pasajeros y de carga pagarán la tarifa que al efecto se determine por la autoridad _____, misma que se publicará en el Periódico Oficial del Estado de _____, a más tardar el ____ del mes de _____ de cada año.

El gobierno del estado o la autoridad competente, fomentará la integración tarifaria en el SMI a través de la adopción de un medio único de pago, el cual integre todos los servicios de transporte público, lo cual permitirá realizar viajes en cualquier de éstos, fortaleciendo la intermodalidad y reduciendo el número de viajes y transferencias modales. Para tal efecto, se impulsarán los esquemas legales, institucionales, técnicos, tecnológicos y financieros necesarios para su establecimiento.

Adaptación

La previsión de estas disposiciones es necesaria para brindar certeza jurídica tanto a los usuarios de los servicios de movilidad / transporte, como a los prestadores de los servicios. Asimismo permiten a las autoridades competentes la adecuada definición de la política tarifaria del estado, así como aplicar las sanciones correspondientes en caso de infracciones a la normatividad establecida.

D) Intercambio modal

Descripción

En esta sección / dispositivo se incorpora la descripción de los mecanismos de cambio de modos de transporte para completar sus desplazamientos dentro del Sistema de Movilidad Integrada.

Ejemplo

El cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento se denomina transferencia modal, la cual podrá llevarse a cabo en los Centros de Transferencia Modal caracterizados por ser espacios físicos que cuentan con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte.

El objetivo principal del reparto modal es ofrecer a las personas usuarias acceso, disponibilidad, velocidad, densidad y efectividad de los servicios y modos de transporte con que cuenta la entidad.

Adaptación

Aunque el alcance de esta disposición depende de las particularidades de cada entidad, por ejemplo de si cuenta o no con infraestructura dedicada a la transferencia modal, es importante señalar que la previsión del concepto es importante para efectos regulatorios.

E) Equipamiento auxiliar

Descripción

Se incorpora la descripción y características del equipamiento auxiliar como elemento importante del componente del transporte, a efecto de contar con una base jurídica de regulación del mismo, lo cual facilite la regulación, concesionamiento, supervisión y vigilancia de dicho elemento.

Ejemplo

El equipamiento auxiliar se conforma de los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso o autorización por parte de la autoridad de la movilidad.

Adaptación

Como en el caso del intercambio modal, aunque el alcance de esta disposición orientada al equipamiento auxiliar depende de las particularidades de cada entidad federativa es importante señalar que la previsión del concepto es importante para efectos regulatorios, concesionarios, de supervisión y evaluación.

F) Incorporación tecnológica

Descripción

Se refiere a las disposiciones de carácter conceptual y regulatorio de la incorporación y uso de tecnologías para la operación de los servicios, la gestión de la demanda, el recaudo tarifario, entre otros.

Ejemplo

Para la integración / operación del Sistema de Movilidad Integrada se podrán emplear soluciones apoyadas en tecnología para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

En el caso del cobro tarifario por medio de los sistemas de recaudo basados en tecnología, la autoridad de movilidad definirá las especificaciones, cantidad y forma de adquisición de los equipos del sistema de cobro; los vehículos con que se presta el servicio deberán contar y tener en correcto funcionamiento los equipos de control de cobro establecidos para el pago de la tarifa, de no ser así, el usuario tendrá derecho a realizar su viaje en forma gratuita.

Adaptación

Al igual que los componentes de intercambio modal y el equipamiento auxiliar, el alcance de las disposiciones en materia de incorporación tecnológica depende de las particularidades de cada entidad federativa (uso de la tecnología en la operación de los servicios, gestión de flota, cobro de tarifas, gestión de la demanda), es importante para efectos regulatorios, concesionarios, de supervisión y evaluación. En esta sección la legislatura local podrá profundizar sobre la utilización de aplicaciones o plataformas tecnológicas para la prestación de transporte y servicios relacionados.

ARTÍCULO SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO MEDIANTE APLICACIONES O PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

Descripción

Se desarrollan aspectos regulables sobre la prestación del servicio de transporte privado, a través de empresas conocidas también como empresas de redes de transporte. Se desarrolla el siguiente ejemplo con base en criterios de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, y otras guías existentes en la materia.

Ejemplo

Se considera servicio de transporte privado mediante aplicaciones o plataformas tecnológicas el que se presta con base en tecnologías que permiten conectar a usuarios que demandan servicio de transporte con conductores privados que ofrecen dicho servicio mediante el uso de las aplicaciones o plataformas tecnológicas. Este concepto incluye asimismo el servicio de entregas a domicilio y de transporte privado de mercaderías.

Algunos aspectos que podrán ser regulados, con la justificación debida de los congresos locales, por ejemplo:

Otorgamiento de permisos de operación.

Registro de empresas, conductores y usuarios.

Retención de información.

Requerimientos de seguridad.

Características del vehículo.

Restricciones en la prestación del servicio.

Aportación a fondos de movilidad.

La interacción con los demás servicios de transporte, en particular con el servicio de taxi.

Materia de comercio y telecomunicaciones.

Queda prohibido para las operadoras del servicio de transporte privado mediante aplicaciones o plataformas tecnológicas:

ofrecer el servicio de manera libre y directa en la vía pública;

hacer base o sitio;

Otras determinadas por la legislatura local: _____.

Adaptación

Esta sección podrá ser adaptada por cada congreso local, dependiendo de la clasificación que se le da al transporte en la entidad, la existencia de la prestación del servicio privado de transporte, y el tipo de permisos o autorizaciones que en su caso requiera. El ejemplo brinda una guía sobre algunos aspectos regulables con base en jurisprudencia existente. La legislatura correspondiente podrá agregar y desarrollar estos aspectos, así como adicionar algunas prohibiciones o restricciones a la prestación de estos servicios.

ARTÍCULO SOBRE OTROS SERVICIOS MEDIANTE APLICACIONES O PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

Descripción

Así como es posible la prestación del servicio privado de transporte mediante aplicaciones o plataformas tecnológicas, existen otros servicios que pueden gestionarse a través de ellas. Recientemente se ha desarrollado el concepto de “movilidad como servicio”, que reconoce los diversos ámbitos de la movilidad que pueden ser prestados como un servicio. Tal es el caso de la micromovilidad o del transporte de mercaderías o entregas a domicilio.

Ejemplo

Se podrán prestar servicios de movilidad mediante plataformas o aplicaciones tecnológicas que permiten conectar a usuarios que demandan servicio con particulares que ofrecen dicho servicio mediante el uso de las plataformas o aplicaciones tecnológicas. En la entidad federativa, se podrán prestar servicios de micromovilidad, consistente en los desplazamientos mediante vehículos ligeros de transporte individual de propulsión humana o de energía eléctrica o electroasistida ofrecidos por terceros particulares mediante aplicaciones o plataformas tecnológicas.

Aspectos a regular:

- Uso del espacio público;
- Zonas para aparcar;
- Condiciones mínimas para la prestación del servicio;
- Otros.

Adaptación

Esta sección podrá ser adaptada por cada congreso local, dependiendo de la clasificación que se le da al transporte en la entidad, la existencia de la prestación del servicio privado de transporte, y el tipo de permisos o autorizaciones que en su caso requiera. El ejemplo brinda una guía sobre algunos aspectos regulables. La legislatura correspondiente podrá agregar y desarrollar estos aspectos, así como adicionar algunas prohibiciones o restricciones a la prestación de estos servicios.

ARTICULO SOBRE LA GESTIÓN OPERATIVA

A) Sistema

i) Componentes de integración

Descripción

Se enlistan los componentes que integran o dan soporte a la función de gestión operativa de los servicios.

Ejemplo

Los componentes de integración que sirven de base para la gestión operativa del Sistema de Movilidad Integrada son:

1. Terminales de integración / Centros de Transferencia Modal;
2. Sistema de peaje;
3. Estaciones;
4. Carriles exclusivos;
5. Estacionamientos masivos; y
6. Sistemas de Control de la Operación.

Adaptación

La enunciación de los componentes y sus características dependen de la preconfiguracion de los servicios de movilidad que se tenga en la entidad federativa. La importancia de la previsión radica en el hecho de que los componentes de la integración son optimizadores o catalizadores a través de los cuales se facilita la función de gestión operativa del Sistema de Movilidad Integrada.

ii) Criterios de integralidad, calidad y eficiencia

Descripción

Se enlistan las condiciones que deben cumplirse para garantizar que los servicios prestados en el marco del Sistema de Movilidad Integrada, cumplan con las condiciones de integralidad, calidad y eficiencia.

Ejemplo

Los servicios prestados en por el Sistema de Movilidad Integrada deberán garantizar el poder de elección a las personas usuarias, lo cual les permita el efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades

de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

Asimismo, el SMI deberá contar con un mecanismo de información a las personas usuarias que les permita conocer estado del sistema de movilidad con el propósito de que:

1. Planear sus trayectos;
2. Calcular los tiempos de recorrido;
3. Conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso;
4. Evitar la congestión vial, y
5. Conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Adaptación

El marco de adaptabilidad de los servicios en el SMI está definido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en sus apartados de principios y criterios de calidad y eficiencia.

B) Vehículos

i) Tipología

Descripción

Esta sección o apartado tiene como propósito prever el tipo de vehículos que requiere el Sistema de Movilidad Integrado de la entidad para cubrir la demanda de movilidad que requiere el estado.

Ejemplo

Con el propósito de definir la mejor oferta de servicios y las condiciones de calidad de servicio a las personas usuarias, las autoridades de movilidad y seguridad vial / el estado / la secretaría / _____, definirán mediante reglas / lineamientos / normas técnica, las tipología vehicular que se utilizará en el territorio del estado, para cada modo de transporte o servicio de movilidad; en cuyo caso se especificarán las características físicas, mecánicas y tecnológicas de los vehículos disponibles en el mercado mexicano.

Adaptación

La tipología vehicular de las unidades que establezca responderá a las necesidades específicas de la entidad, la cual considerará tanto la oferta disponible en ele mercado como las necesidades por tipo de servicio, ya sea para la un Sistema Integrado de Transporte Público, un sistema de Autobuses de Rápido Tránsito (BRT), o bien para los servicios de transporte público en general. Todo lo anterior, debe contribuir, en primera instancia a satisfacer las necesidades de movilidad de las personas usuarias y sus bienes, así como contribuir a conformar un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas. De igual forma, considerar criterios

encaminados a tecnologías cero emisiones que promuevan e incentiven la adquisición de tecnologías más sustentables encaminadas a la mitigación y reducción de emisiones de CO_2.

ii) Criterios sustentables

Descripción

En esta sección, como lo indica la propia ley general se busca establecer los criterios de sustentabilidad que deberán cumplir las unidades destinadas a los servicios de movilidad; los cual coadyuve al fomento de una movilidad sustentable que al mismo tiempo satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población.

Ejemplo

Los prestadores de los servicios de transporte público deberán contar con un parque vehicular integrado por unidades con tecnología _____, que incluya tanto el parque vehicular en servicio y la reserva técnica para cubrir el mantenimiento y contingencias. Las especificaciones técnicas / tecnológicas en materia de sustentabilidad / eficiencia energética / emisiones / _____, se especificarán en los títulos de concesión respectivos y deberán cumplir con las disposiciones técnicas que al efecto se emitan.

Adaptación

La movilidad sustentable es un criterio de la movilidad y la seguridad establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en cuyo caso, resulta indispensable que cada entidad federativa incorpore este criterio en las especificaciones de los vehículos destinados a satisfacer las necesidades de movilidad de su población; en cuyo caso, se sugiere establecer el su marco jurídico o técnico el criterio de emisiones / tecnología o eficiencia necesarios para alinearse con el criterio señalado en la Ley General en cita.

C) Operadores

i) Programación de los servicios

Descripción

Se sugiere considerar en este apartado las directrices que deberán regir la programación de los servicios, cuyo objetivo final deberá ser la optimización de los tiempos de traslado a través de la incidencia en la conducta de las personas usuarias, la gestión óptima de la infraestructura y material rodante, así como la minimización del número de viajes e intercambios modales.

Ejemplo

Con el propósito de optimizar los tiempos de los desplazamientos, la programación que efectúen los prestadores de los servicios de movilidad del Sistema de Movilidad Integrada, deberá responder a las necesidades dinámicas de la distribución de la demanda de los servicios, considerando el factor de interconectividad y la conducta de los usuarios; lo cual resulte en una disminución de viajes y en una reducción del intercambio modal.

Para efectos de lo anterior, se podrán establecer, entre otros:

1. Zonas de gestión de la demanda, mediante los cuales se regule el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito;

2. Zonas de tránsito controlado, a través de los cuales gestione la alta demanda de viajes priorizando la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial;

3. Sistemas de control vial y regulación del tránsito, basados en el uso de cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual.

Adaptación

La regulación de la programación de los servicios en todo caso deberá ceñirse a los criterios de gestión de la demanda previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en lo relativo a reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sostenibles y seguros.

ii) Capacitación

Descripción

En este apartado se sugiere incorporar disposiciones en materia de capacitación que coadyuven en la eficiencia operativa de los prestadores / operadores de los servicios de movilidad del SMI, lo cual se alinee con los principios de calidad, eficiencia, seguridad, entre otras, a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Ejemplo

Los prestadores de los servicios de movilidad previstos en el Sistema de Movilidad Integrada, deberán implementar y desarrollar de manera permanente y continua, un programa de capacitación:

1. A las personas conductoras, el cual debe comprender por lo menos lo siguiente: conocimiento mínimo de las disposiciones de tránsito y vialidad, primeros auxilios, relaciones interpersonales, entre otros que determine la autoridad.

2. A sus personas conductoras, con enfoque especial en técnicas de conducción para reducción de emisiones contaminantes, que sea resultado del estudio efectuado en el plan inicial de desempeño ambiental, regulado en el presente contrato. De igual manera, deberá realizar el plan de capacitación para mecánicos y personal operativo, con énfasis en medición de contaminantes y técnicas de corrección de los motores y sus sistemas de control de emisiones. Este plan de capacitación deberá contar con la aprobación de la autoridad.

3. A su personal de mantenimiento el cual debe contener por lo menos nociones básicas de transporte, conocimiento básico de las disposiciones de tránsito y vialidad, primeros auxilios, relaciones interpersonales y especialmente un módulo de mantenimiento mecánico general, latonería, pintura, sistema eléctrico, lubricación y limpieza.

4. Considerar programas y acciones afirmativas encaminados a la incorporación e inclusión de mujeres en las labores de conducción, promoviendo incentivos y condiciones de igualdad en el acceso a la oferta de programas de capacitación para la profesión de conducción, al igual que para los respectivos procesos de certificación o acreditación de la licencia de conducción. Esto en miras de promover la igualdad de género reconociendo la movilidad del cuidado e inclusión social en el sector transporte.

Adaptación

El margen de adaptación de estas disposiciones es amplio, en cuyo caso se pueden particularizar los alcances y requerimientos que se deban cumplir por parte de los prestadores de los servicios de movilidad; la sugerencia en todo caso, es que se estas disposiciones se alineen a principios de la Ley General: de seguridad (proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos); de eficiencia (maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles); y calidad (contar con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento). Las legislaturas locales podrán profundizar a su vez en la capacitación y otros derechos laborales.

iii) Derechos y obligaciones

Descripción

En esta sección se hace la acotación de los derechos y obligaciones que adquieren los prestadores de servicio, generalmente personas físicas o morales, que adquieren la categoría de concesionarios / permisionarios / _____. Lo anterior, brinda certeza jurídica tanto a la autoridad como a los prestadores del servicio. Se sugiere omitir la incorporación de entes públicos que prestan el servicio de transporte / movilidad, ya que éstos se rigen por su propio marco jurídico-normativo.

Ejemplo

A. Derechos del prestador del servicio

El título concesión / autorización / permiso confiere al prestador del servicio el derecho de prestar el servicio de transporte _____en los recorridos y condiciones de operación que establece el presente instrumento y conforme a las normas, políticas y procedimientos de operación establecidas por la Secretaría / autoridad / _____, o aquellas que en lo futuro establezca o modifique.

Asimismo, le confiere el derecho de utilizar las instalaciones e infraestructura necesarias para la prestación del servicio a que se refiere el párrafo anterior. Entre otras, podrá utilizar los espacios asignados en los Centros de Transferencia Modal, la vialidad, lugares de ascenso y descenso, bases, lanzaderas, entre otros; el uso de las instalaciones e infraestructura se efectuará de conformidad con las disposiciones previstas en las normatividad de la materia y observando las disposiciones establecidas por autoridad / secretaría / _____. En ninguno de los casos, el presente se concede al prestador del servicio los derechos reales o adquiridos sobre los bienes o infraestructura señalada.

B. Obligaciones del prestador del servicio

El prestador del servicio deberá prestar éstos conforme a las disposiciones de esta Ley y demás disposiciones jurídicas, administrativas y técnicas aplicables, así como las que establezcan en el título concesión / autorización / permiso. Asimismo, será responsable ante la autoridad / secretaría / _____, del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el título concesión / autorización / permiso en lo relativo a la contratación de bienes o servicios prestados por terceros, los cuales estén relacionados con el servicio público que presta el concesionario / permisionario / _____ sin que ello implique una subrogación de sus obligaciones.

Adaptación

La modulación de los derechos y obligaciones debe ser coherente además de con los principios y criterios establecidos en la Constitución Política y la Ley General, así como con el marco jurídico local, en lo relativo a las disposiciones encargadas de regular los actos administrativos, el concesionamiento de bienes y servicios, así como la administración y protección patrimonial de los bienes del estado.

ARTÍCULO SOBRE LA REGULACIÓN Y CONTROL

A) Instancias encargadas y funciones

Descripción

En concordancia con las competencias conferidas a las instancias correspondientes, se sugiere establecer en esta sección / apartado la identificación y funciones de las instancias / dependencias / órganos / unidades administrativas / que estarán a cargo de la regulación y control de la gestión operativa del Sistema de Movilidad Integrada.

Ejemplo

La Secretaría / el estado / las autoridades de movilidad serán los responsables de vigilar la prestación y operación del servicio de transporte público en términos de las disposiciones legales vigentes y conforme a las condiciones establecidas en las concesiones y permisos otorgados.

Entre otras, serán responsables de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, proporcionen el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de movilidad, seguridad vial, tránsito, transporte y vialidad. Asimismo, deberán comprobar que las personas físicas o morales / sujetos regulados cumplan con las resoluciones administrativas derivadas.

Para efectos de los anterior, la autoridad podrá: requerir a los sujetos obligados informes y documentos; realizar visitas de inspección o verificación; y en su caso, determinar la infracciones y aplicar las sanciones a que se refiere el Capítulo Noveno de esta Ley.

Adaptación

La especificación de esta sección depende fundamentalmente de la composición orgánica de las autoridades de movilidad y seguridad vial de la entidad, ya sea que cuente con una dependencia especializada en la materias de movilidad y seguridad vial, o que éstas se administren desde una unidad especializada como un instituto, o incluso que se gestionen desde una unidad administrativa o técnico administrativa.

B) Mecanismos de evaluación y vigilancia

Descripción

Se propone incorporar en esta sección los mecanismos mediante los cuales se efectuará la evaluación y vigilancia de los servicios de movilidad del SMI, como son los estándares de servicio, los cuales sin criterios y/o indicadores que establece la autoridad para evaluar y verificar el cumplimiento del servicio de operación y mantenimiento.

Ejemplo

La evaluación de los estándares de servicio se verificará mediante el análisis de los reportes e información entregada por el prestador del servicio, para cumplir con cada uno de los criterios establecidos por la autoridad. Los estándares de servicio se establecerán con base en las condiciones actuales de la demanda del servicio, viajes diarios, recursos materiales y humanos disponibles y el área de cobertura. El incumplimiento en cualquiera de los aspectos mencionados sobre los estándares de servicio en los términos y condiciones señaladas para cada criterio dará lugar a las sanciones correspondientes para los prestadores de servicios.

Adaptación

Este tipo de disposiciones tienen un amplio margen de adaptación a las particularidades de los servicios de movilidad establecidos en cada entidad; no obstante, se sugiere que al formularlas se considere su alineación a los principios de la Ley General: de seguridad (proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos); de eficiencia (maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles); y calidad (contar con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento).

C) Registros y sistemas de información

Descripción

En esta sección la legislatura deberá describir los registros y sistemas de información respecto de las condiciones de prestación de los servicios de transporte y movilidad. De esta manera, se podrá detallar la información que deberá ser integrada en ellos por parte de las autoridades competentes y de los prestadores de servicios de transporte y movilidad.

Ejemplo

Los registros y sistemas de información son la base de datos que la autoridad deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información respecto de las condiciones de prestación de los servicios de movilidad en el Sistema de Movilidad Integrada.

Para efectos de lo anterior, los prestadores de servicio remitirán la información y datos que le mandate la legislación en la materia o que le requiera la autoridad. Dicha información será la que enunciativa más no limitativa se enlista a continuación:

a. Tipo de información:
    i. Datos georeferenciados y estadísticos
    ii. Indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa
    iii. Indicadores sobre avance de proyectos y programas
    iv. Datos en formatos específicos, mínimos de recopilación y procesamiento
b. Datos mínimos:
    i. Registro Público Vehicular
    ii. Licencias de conducir
    iii. Operadores de servicio de transporte
    iv. Conductores de vehículos de servicios de transporte
    v. Infracciones y sanciones
    vi. Encuestas origen - destino

vii. Infraestructura y red vial

viii. Auditorías e inspecciones de seguridad vial

ix. Rutas o redes de transporte público

x. Siniestros viales y la información mínima para su recopilación

Adaptación

La armonización de disposiciones de este tipo representan una oportunidad importante para las autoridades locales de fortalecer los mecanismos de requerimiento de información base para la planeación y mejoramiento de la gestión / operación de los servicios; y además de establecer la base de cumplimiento del suministro de información al que se encuentran sujetas para la integración del Sistema de Información Territorial y Urbano, al que se refiere la Ley General.

ARTÍCULO SOBRE EL TRANSPORTE DE CARGA

Descripción

Se deberán incorporar elementos y criterios de fortalecimiento a los esquemas regulatorios del transporte de carga a que hace referencia la LGMSV, como son: acciones de fomento a la eficiencia, seguridad vial y disminución de emisiones, entre otros.

Ejemplo

El gobierno del estado y/o las autoridades competentes, deberán establecer estrategias e implementar acciones para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental, específicamente llevarán a cabo lo siguiente:

Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;

Evitar gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

Fomentar su incorporación en Sistemas Integrados;

Impulso a la renovación del parque vehicular con el propósito de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito.

Fortalecimiento de los esquemas de operación y vigilancia de los servicios y las personas prestadoras y conductoras del transporte de carga, como son expedición de licencias, períodos de descalzo, control de alcoholemia, entre otros.

Adaptación

Los artículos 42, 47, 49, 51, entre otros de la Ley General, refiere diversos parámetros generales para el transporte de carga que pueden recuperarse en la legislación local, sin embargo, será necesario complementarlo en lo relativo a los mecanismos de ejecución o cumplimiento de lo señalado como parámetro en la LGMSV. Mediante esta sección, se busca evitar la sobrerregulación del transporte de carga en los diversos órdenes territoriales del país.

SEXTO APARTADO

DE LOS ELEMENTOS DE EJECUCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO SOBRE LA DEFINICIÓN DE SISTEMAS SEGUROS (ENFOQUE SISTÉMICO)

Descripción

Se conceptualizan los sistemas seguros y se resaltan sus características; lo cual se considera fundamental como base o andamiaje de los elementos e instrumentos que integran este apartado: infraestructura, usuarios, gestión del tránsito, vehículos seguros, gestión de la velocidad, entre otros.

Ejemplo

Se entiende por sistemas seguros a las prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras

Adaptación

Dado la conceptualización prevista en la Ley General, se sugiere una mínima necesaria adaptación y complementariedad al entorno local; lo cual implica mantener el espíritu esencial de la disposición.

ARTÍCULO SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

Descripción

En esta sección / dispositivo se especifican cuáles son los criterios con los que debe cumplir la infraestructura para ser segura, en lo relativo a diseño, construcción y uso.

Ejemplo

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Adaptación

Aunque el texto del ejemplo se recupera de lo establecido a la letra en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, es importante destacar que el propio instrumento legislativo dispone que los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa; en cuyo caso estamos ante el escenario de que el desdoblamiento de esta disposición está depende de las necesidades de cada estado.

ARTÍCULO SOBRE LAS PERSONAS USUARIAS SEGURAS

Descripción

En esta sección o dispositivo se incorpora el elemento de las personas seguras a que hace referencia el apartado de la seguridad vial en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Ejemplo

El estado, a través de la secretaría / instituto / dirección general / _____ establecerá los mecanismos para incentivar que las personas usuarias cumplan con las normas viales; y tomen medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma.

Adaptación

Dado que este concepto está previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la adaptación que se efectúe a nivel local, deberá ceñirse a dicha conceptualización, no obstante los elementos operativos, de inspección y vigilancia, corresponde a las instancias locales, en cuyo caso, la legislación específica debería dar fundamento y habilitación al óptimo desarrollo de esas funciones.

ARTÍCULO SOBRE LA ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA

Descripción

En esta sección o dispositivo se incorpora el elemento de la atención médica prehospitalaria a que hace referencia el apartado de la seguridad vial en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Ejemplo

El estado establecerá un sistema de atención médica prehospitalaria para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables.

Adaptación

Dado que este concepto está previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la adaptación que se efectúe a nivel local, deberá ceñirse a dicha conceptualización, no obstante los elementos operativos, de inspección y vigilancia, corresponde a las instancias locales, en cuyo caso, la legislación específica debería dar fundamento y habilitación al óptimo desarrollo de esas funciones.

ARTÍCULO SOBRE LOS VEHÍCULOS SEGUROS

Descripción

En esta sección o dispositivo se incorpora el elemento de los vehículos seguros a que hace referencia el apartado de la seguridad vial en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Ejemplo

El estado, a través de sus instancias competentes, deberán coadyuvar y coordinarse con las autoridades federales para impulsar / verificar que los vehículos que circulan en su circunscripción territorial, cuenten con las características, aditamentos o dispositivos que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

Adaptación

Dado que este concepto está previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la adaptación que se efectúe a nivel local, deberá ceñirse a dicha conceptualización, no obstante los elementos operativos, de inspección y vigilancia, corresponde a las instancias locales, en cuyo caso, la legislación específica debería dar fundamento y habilitación al óptimo desarrollo de esas funciones.

ARTÍCULO SOBRE LA GESTIÓN DE LA VELOCIDAD EN LAS VIALIDADES

Descripción

En este apartado se establecen aquellas medidas integradas que inciden sobre el comportamiento de las personas conductoras para circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes.

Ejemplo

En las vialidades del estado, las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

1. 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
2. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
3. 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
4. 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
5. 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

6. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

Adaptación

Toda vez que la gestión de la velocidad está prevista conceptual y paramétricamente en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la adaptación que se efectúe a nivel local, deberá ceñirse a dichos elementos, no obstante los elementos operativos, de inspección y vigilancia, corresponde su gestión a las instancias locales, en cuyo caso, la legislación específica debería dar fundamento y habilitación al óptimo desarrollo de esas funciones.

ARTÍCULO SOBRE LAS AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL

Descripción

En este apartado se señala en qué consisten las auditorías de seguridad vial, cuál es su objetivo y cuáles son las autoridades facultadas para llevarlas a cabo.

Ejemplo

El estado y los municipio, de manera coordinada, implementarán auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley y demás normatividad en la materia.

Las auditorías de seguridad vial tendrán como base una metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo; a través de éstas se identificarán riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos.

Adaptación

Dado que las auditorías de seguridad vial son metodologías que se establecen en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se sugiere recuperar su conceptualización en la legislativa local, a partir de lo cual la instancia local está en posibilidad de adaptar o particularizar los alcances, mecanismos de implementación y efectos de su resultado. La legislatura local podrá agregar otras figuras administrativas como estudios de impacto y factibilidad de movilidad y seguridad vial.

ARTÍCULO SOBRE LOS PLANES DE SEGURIDAD VIAL

Descripción

En este apartado se especifica en qué consisten los planes de seguridad vial como instrumentos que coadyuven a la implementación de estrategias y acciones de seguridad vial, específicamente, tienen

como objetivo identificar las acciones que se busca implementar con el propósito de reducir los riesgos viales y la disminución del número de accidentes de las personas en sus desplazamientos.

Ejemplo

El estado y los municipios, de manera coordinada, establecerán planes de seguridad vial consistentes en la planeación de actividades y acciones encaminadas a la reducción de los riesgos viales y a la reducción o eliminación de los accidentes derivados de los desplazamientos de las personas y sus bienes.

Los planes de seguridad vial contendrán, en todo caso, las políticas de seguridad vial que los rigen, los objetivos y estrategias, las acciones y su temporalidad de aplicación, así como los responsables y sus funciones, los mecanismos de ejecución, los instrumentos de recopilación de datos e información, así como las procedimientos de evaluación y seguimiento.

Adaptación

Toda vez que los planes de seguridad vial son una derivación de los instrumentos de planeación previstos en la Ley General; se consideran documentos sujetos a la valoración de las instancias locales, a efecto de ser incorporados o no en su legislación estatal como figuras jurídicas que coadyuven a reducir los riesgos viales y los accidentes.

ARTÍCULO SOBRE LA SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Descripción

Se incorporan disposiciones transversales previstas en la LGMSV sobre seguridad vial, específicamente las relativas a sensibilización, educación y formación.

Ejemplo

El estado diseñará, implementará, ejecutará, evaluará y dará seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito.

Para efectos de lo anterior se promoverá el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes, orientadas a la seguridad del peatón, el ciclista y las personas usuarias del transporte público.

Asimismo, establecerá políticas e implementará acciones tendientes a la sensibilidad de la población a través de materiales accesibles que informen sobre acciones de prevención de siniestros. Además, se implementarán acciones de fomento a la educación vial cuyo objetivo sea transmitir una serie de conocimientos para que todas las personas usuarias de la vía conozcan el sitio y momento oportuno

de transitar por ésta, bajo una perspectiva interseccional. En lo relativo a la formación en materia de seguridad vial, se promoverá que el personal técnico y/o profesional en dicha materia reciba la capacitación respectiva y se acredite técnica y operativamente.

Adaptación

Toda vez que en el cuerpo de la Ley General se encuentran previstas diversas figuras jurídicas y estrategias de fomento a la seguridad vial, se retoman las disposiciones en materia de sensibilización, educación y formación previstas en los artículos 62, 63 y 64; pero se acotan a los temas de seguridad vial.

SÉPTIMO APARTADO

INSTRUMENTOS DE FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO SOBRE LAS FUENTES: PRESUPUESTO Y FONDOS ESPECÍFICOS.

Descripción

En este apartado se describen, en concordancia con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las diversas fuentes de fondeo y financiamiento que a nivel local se tengan identificadas, las cuales tengan como destino principal el financiamiento de las estrategias, acciones, programas y políticas en materia de movilidad y seguridad vial.

Ejemplo

Las fuentes de fondeo y financiamiento de la movilidad y la seguridad vial son:

I. Presupuesto de los tres niveles de gobierno

II. Afectación (etiquetado) de recursos que al efecto se establezcan en las leyes federales y locales cómo:

   a) La implementación de un cobro de un porcentaje a la tarifa de la póliza del seguro obligatorio de accidentes de tránsito

   b) La recuperación de multas por infracciones de tránsito

   c) Implementación de sobretasas a los registros en materia de tránsito

   d) Las sanciones a los sujetos obligados de la presente ley

   e) Los recursos recaudados por sanciones por infracciones de tránsito

   f) Los costos para la reparación de la infraestructura afectada en un hecho de tránsito

   g) La implementación de una sobretasa a la gasolina

   h) La implementación de cobros por congestión

III. Fuentes alternas como, aportaciones de las aseguradoras (se pueden captar como recursos con naturaleza de aprovechamientos).

IV. Cooperación internacional.

V. Los demás recursos asignados a la movilidad y la seguridad vial por cualquier otra disposición

legal y administrativa.

Los instrumentos de financiamiento de la movilidad y la seguridad vial son:

Los instrumentos de financiamiento público podrán diseñarse para garantizar una adecuada distribución del riesgo y para beneficiar a los municipios y demarcaciones territoriales con menores ingresos, por lo que los tres órdenes gobierno considerarán una diversificación adecuada de fuentes, el uso de financiamiento, tarifas diferenciadas, medidas de mitigación o compensación y fondos complementarios estatales.

Se consideran instrumentos de financiamiento público los siguientes:

I. Fondos Mixtos para la Movilidad y Seguridad Vial, que podrán integrarse con instrumentos federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, que financien acciones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, y

II. Los programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial, a inscribirse en la cartera de proyectos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Se considera un instrumento de financiamiento no tradicional el cobro de una cuota / porcentaje por cada póliza de seguro vehicular; en cuyo caso las respectivas autoridades competentes deberán disponer que todos los vehículos motorizados, cuenten con un seguro para responder por los daños causados a terceros en su persona o bienes, que deriven de la conducción de éstos en los términos de la legislación correspondiente; y, que la contratación del seguro será responsabilidad del propietario del vehículo.

Los instrumentos de financiamiento de la movilidad y la seguridad vial que se establezcan en el estado podrán orientarse a la reducción de externalidades, como contribuciones por emisiones contaminantes o congestión vial; así como al aprovechamiento de economías de escala, como el cobro de tarifas por el uso de espacios de estacionamiento, recuperación de plusvalías inmobiliarias, entre otros.

Se podrá establecer que dicho seguro pueda ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia, y la normatividad que expida la secretaria, el cual deberá estar vigente en todo momento y el cual debe contar con cubrimiento en todas las vialidades públicas del país sin importar la entidad federativa en la que este fue contratado. Por ningún motivo se podrá obligar a las personas propietarias de vehículos a que contraten el seguro con alguna institución de seguros en específico. Las leyes y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito deberán establecer las sanciones y procedimientos sancionatorios para verificar el cumplimiento de la contratación del seguro obligatorio para vehículos motorizados.

Con el objetivo de evitar que el arbitraje regulatorio, las sanciones por incumplimiento de la contratación de un seguro, así como el alcance de la cobertura de los seguros de daños a terceros, las autoridades correspondientes podrán ajustarse a los lineamientos que emita el Sistema Nacional.

El XX% de los ingresos recaudados como parte de la póliza serán destinados a un fondo que pueda cubrir a las víctimas de hechos de tránsito en caso de un vehículo fugado.

Del costo de la póliza pagada por el usuario se definirá una sobretasa del XX% como contribución para la implementación de medidas que disminuyan el riesgo sobre la movilidad y la seguridad vial.

Adaptación

A partir de las disposiciones previstas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las entidades federativas pueden especificar las alternativas de fondeo y financiamiento que, en el ámbito de su competencia, pueden implementar siempre que se alineen con lo establecido en la Ley General. Existen diversos instrumentos financieros novedosos en la materia, como son: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; cargos que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados, entre otros.

ARTÍCULO SOBRE LA GESTIÓN: MECANISMOS DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA COMO CUENTAS DE ADMINISTRACIÓN, FONDOS/FIDEICOMISOS; CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN.

Descripción

En este apartado se prevé la incorporación de mecanismos que faciliten, eficienten y transparenten la gestión financiera de los recursos captados por concepto de tarifas, contraprestaciones por el uso / aprovechamiento de bienes públicos, autorizaciones y permisos.

Ejemplo

Se crea el Fondo Estatal para la Movilidad y la Seguridad Vial, el cual será de naturaleza pública / privada / mixta; y tendrá por objeto captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar la movilidad y la seguridad vial en el estado. La organización y funcionamiento del fondo se establecerán en el Decreto de creación respectivo, así como en sus reglas de operación, las cuales establecerán los criterios de administración / erogación de su patrimonio.

El patrimonio del fondo se integrará de:

1. Los recursos que le sean asignados en el Presupuesto de Egresos;
2. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos;
3. Los ingresos tarifarios del Sistema de Movilidad Integrado;
4. Las aportaciones conjuntas que se efectúen entre el Gobierno del Estado y los Ayuntamientos
5. El ___% de las sanciones / multas impuestas por infracciones a la presente ley / reglamento / disposiciones administrativas en materia de movilidad y seguridad vial;
6. Los recursos no tarifarios provenientes de la publicidad exhibida en el equipamiento del Sistema

de Movilidad Integrada;

7. Las donaciones que reciba por cualquier concepto (como aportaciones gubernamentales, donaciones de los concesionarios, apoyos de organismos multilaterales), para el cumplimiento de su objeto;

8. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto y que tenga derecho a percibir.

Adaptación

La decisión de incorporar o no instrumentos o mecanismos de gestión financiera, depende, además de las configuración orgánico-administrativa de la entidad; del volumen de recursos, la multiplicidad de fuentes de ingreso / gasto, la velocidad de las transacciones y conciliaciones, así como de la robustez en los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas existente o que se pretenda implementar.

ARTÍCULO SOBRE DESTINO: PRIORIDADES, ALINEAMIENTO A PROYECTOS DE INVERSIÓN, COMPOSICIÓN DE LAS EROGACIONES.

Descripción

En concordancia con la Ley General, se enlistan las líneas temáticas prioritarias en que deberán aplicarse los recursos destinados a la movilidad y seguridad vial.

Ejemplo

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

- Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público;
- La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
- Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
- Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;
- Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público;
- Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y
- Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal incorporarán en la

ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad y la seguridad vial, los principios y las políticas establecidas en esta Ley y demás disposiciones jurídicas en la materia.

Adaptación

La adaptación y concordancia de esta disposición si bien debe ceñirse a los criterios base de la Ley General, puede especificarse o detallarse en la ley estatal hacia tópicos identificados por las autoridades locales como necesarios para garantizar el cumplimiento de la ley, desarrollar o fortalecer componentes, o bien, orientar las políticas públicas en la materia. La legislatura local podrá profundizar sobre las acciones para impulsar un sistema de transporte público estructurado.

OCTAVO APARTADO

DE LA SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO SOBRE LA SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Descripción

Desarrolla el contenido de la Sección Sexta de la Ley General, que establece que los diversos órdenes de gobierno en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial.

Ejemplo

Las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Se promoverá la adopción de nuevos hábitos de movilidad y seguridad vial en la población, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir siniestros de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

La entidad federativa, los municipios / las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, fomentarán la educación formal y no formal relacionada con la promoción, buscando que, además de sembrar conocimientos, se desarrollen actitudes, aptitudes, responsabilidades, participación y toma de decisiones en materia de movilidad. La finalidad es que el individuo o las instituciones tengan todas las herramientas necesarias para la adopción, adaptación y autonomía respecto al uso de modos de movilidad sostenibles, resilientes, seguros e inclusivos.

La autoridad correspondiente fomentará la cultura de la movilidad entre los habitantes de XXX , la entidad federativa, los municipios o las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, mediante las siguientes acciones:

- Promover estrategias integradas de información para sensibilizar a las personas sobre los efectos negativos del tráfico motorizado particular
- Comunicar los efectos positivos de realizar desplazamientos a pie, en bicicleta, y en transporte público, incluidos los efectos para el medio ambiente y la salud.

- Urbanismo táctico.
- Desarrollar programas de pacificación vial, protección a usuarios vulnerables y de creación de infraestructura segura.
- Implementar sistemas de detección automática de infracciones incluyendo radares de velocidad y fotomultas.
- Aumentar la paz mental al transportarse o la disminución del estrés por medio de vehículos cómodos y seguros.
- Impulsar campañas de promoción sobre medios de transporte sostenibles como el transporte público, modos de transporte activo, vehículos de bajas emisiones, uso compartido de vehículos, etc.
- Impulsar iniciativas civiles e incorporar a los ciudadanos en las conversaciones sobre asuntos de movilidad y procesos de planificación.
- Desarrollar plataformas de aprendizaje electrónico para el público en general, escuelas o para empresas con el fin de informar sobre las posibilidades de utilizar vehículos limpios, el transporte público, etc. o cómo poner en marcha prácticas de gestión de la movilidad.
- Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos históricamente vulnerados y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.
- Promover la realización de cursos de conducción ecológica para enseñar a los conductores a utilizar los vehículos motorizados de manera energéticamente eficiente.
- Promover la elaboración de cortos televisivos o de radio y artículos periodísticos para promocionar la movilidad y sus beneficios.
- Llevar a cabo acciones para aumentar la percepción positiva sobre el transporte público.
- Promover estrategias para la igualdad de género, principalmente acciones encaminadas a la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres.
- Aperturas provisionales de las calles principales para posicionar el uso de la calle como espacio público compartido, tales como ciclovías recreativas, zonas peatonales, y otras actividades de recuperación del espacio público.
- La entidad federativa y los municipios / las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, capacitarán a su personal sobre el diseño de políticas a favor de la movilidad sostenible y la seguridad vial.
- La autoridad competente fomentará una red integral de estacionamientos para bicicletas en edificios, espacios públicos y áreas de transferencia para el transporte mediante los criterios técnicos aplicables.

Adaptación

Cada entidad federativa podrá incluir las estrategias de educación y sensibilización específicas previstas por la legislación relacionada aplicable.

NOVENO APARTADO

PARTICIPACIÓN

ARTÍCULO SOBRE LA PARTICIPACIÓN

Descripción

Atiende al principio de participación de la Ley, mismo que permea en diversas disposiciones a ser reguladas en la legislación local. Pretende desarrollar los mecanismos específicos en armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Ejemplo

Las entidades federativas y los municipios promoverán la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, zonas insulares, infancias, mujeres, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada, observatorios ciudadanos, las instituciones de planeación y de participación ciudadana, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial.

Adaptación

En el ejemplo se recuperan disposiciones esenciales en materia de participación previstas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y otros ejemplos de contenido sobre Participación. Aunque el ejemplo hace referencia a disposiciones generales, las entidades federativas están en posibilidad de particularizar los actores, temas y alcances de la participación.

DECIMO APARTADO

SANCIONES, INFRACCIONES Y DELITOS

ARTÍCULO SOBRE LAS QUEJAS Y DENUNCIAS

Descripción

Apartado de penalizaciones que se establecen en la mayoría de las disposiciones legales, las cuales se aplican a los quienes contravienen las disposiciones de la misma; los cuales tienen como propósito desincentivar la conducta violatoria.

Ejemplo

Las personas usuarias, concesionarias, permisionarias y prestadoras de los servicios e infraestructura de movilidad podrán presentar quejas y denuncias ante la Dirección / Coordinación / Ente especializado en Quejas y Denuncias, cuando se incumplan las disposiciones previstas en la presente ley y las disposiciones que de ésta se deriven, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal en que se incurra.

Para efectos de lo anterior, las autoridades en materia de movilidad facilitarán los medios para la presentación de quejas y denuncias, en cuyo caso, se integrará el registro / expediente respectivo con los elementos de prueba correspondiente; las cuales se valorarán, en su caso, para la aplicación de sanciones a que haya lugar.

Adaptación

La determinación de instancias, mecanismos y procedimientos para la presentación de quejas y denuncias depende de la configuración orgánica con que cuente la entidad federativa; asimismo los estados deben valorar la conveniencia de contar con instancias de atención especializada a personas usuarias, concesionarios y prestadores de servicios o proveedores encargados del suministro de servicios especializados, complementarios o conexos.

ARTÍCULO SOBRE LAS INFRACCIONES

Descripción

En este apartado se enlistan las transgresiones administrativas que se cometen por parte de los concesionarios, proveedores, personas usuarias, etc. a partir de lo cual se harán acreedores a una sanción: amonestación, multa, suspensión o cancelación / revocación del permiso, autorización o concesión.

Ejemplo

Se considerarán infracciones a la presente ley las siguientes:

- Cometidas por los concesionarios

Prestar el servicio de transporte público en condiciones distintas a las establecidas en el título concesión;

Omitir el aviso de falla o descompostura del equipo de recaudo instalado en la unidad de transporte;

_____

- Cometidas por los proveedores o prestadores de servicios complementarios, conexos o especializados:

Retraso en la reparación o fallas reiteradas de las equipos de recaudo / gestión operativa / _____, lo cual repercuta negativamente en la calidad / continuidad de los servicios.

Falta de probidad o cuidado en sus funciones / servicios / reparaciones / suministro, lo cual repercuta en la calidad/ continuidad de los servicios de movilidad de que se trate.

_____

- Cometidas por las personas usuarias de los servicios e infraestructura de la movilidad

Hacer mal uso de la infraestructura de movilidad, ocasionando efectos negativos en la prestación del servicio.

Dañar intencionalmente la infraestructura o unidades de transporte; sin menoscabo de las responsabilidades civiles y/o penales a las que se haga acreedor.

Adaptación

La mayoría de las disposiciones locales en materia de transporte, tránsito, movilidad, seguridad vial y similares ya contemplan un apartado específico de infracciones, en los cuales se identifican las acciones constitutivas de violacion a la norma administrativa; la previsión sugerida es que dicho apartado se armonice considerando los criterios de eficiencia, seguridad, sustentabilidad, etc., previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, respecto de la garantía del derecho a la movilidad y en consecuencia las condiciones en que deberán prestarse los servicios de movilidad.

ARTÍCULO SOBRE LAS SANCIONES

Descripción

En este apartado se enlistan los supuestos de violación y las sanciones a que se harán acreedores los sujetos obligados / transgresores: amonestación, multa, suspensión o cancelación / revocación del permiso, autorización o concesión.

Ejemplo

Las sanciones por infracciones cometidas contra las disposiciones previstas en la presente ley y demás disposiciones en la materia se impondrán las siguientes sanciones: amonestación, multa, suspensión o cancelación / revocación del permiso, autorización o concesión.

Serán acreedores a una amonestación quienes incurran en acciones que se encuadren en los supuestos previstos en:

1. Inciso A), fracciones _____ y _____, del artículo 37 de la presente ley.
2. Inciso __, fracciones _____ y _____, del artículo 37 de la presente ley.
3. Inciso __, fracciones _____ y _____, del artículo 37 de la presente ley.

Serán acreedores a las multas que a continuación se enlistan, quienes incurran en acciones que se encuadren en los supuestos previstos en:

4. Multa de_____días de salario / UMA / pesos; a quienes se encuadren en el inciso _____,
5. fracciones _____ y _____, del artículo 37 de la presente ley.
6. Multa de días de salario / UMA / pesos; a quienes se encuadren en el inciso _____,
7. fracciones _____ y _____ del artículo 37 de la presente ley.
8. Multa de días de salario / UMA / pesos; a quienes se encuadren en el inciso _____,
9. fracciones _____ y _____, del artículo 37 de la presente ley.

Adaptación

Como en el caso de las infracciones, la mayoría de las disposiciones locales en materia de transporte, tránsito, movilidad, seguridad vial y similares ya contemplan un apartado específico de infracciones, en los cuales se identifican las acciones constitutivas de violacion a la norma administrativa; la previsión sugerida es que dicho apartado considere los criterios de proporcionalidad en la imposición de sanciones, de reincidencia y de evitar fines recaudatorios.

ARTÍCULO SOBRE LOS DELITOS

Descripción

En este apartado se señalan o enlistan las acciones o comportamientos que se consideran delitos, toda vez que las transgresiones cometidas se alinean con los actos constitutivos de delito previstos en la legislación especial.

Ejemplo

Se considerarán delitos vinculados con las disposiciones establecidas en la presente ley las siguientes:

Transportación ilegal de pasajeros;

Prestar el servicio de transporte sin concesión, permiso o autorización;

Llevar a cabo servicios de gestoría son contar con la autorización o registro respectivo;

d. _____

Los delitos establecidos en la presente disposición son enunciativos y no limitativos; y se sancionarán conforme a las disposiciones jurídicas en la materia.

Adaptación

Como en el caso de las infracciones, la mayoría de las disposiciones locales en materia de transporte, tránsito, movilidad, seguridad vial y similares ya contemplan un apartado específico de delitos, en los cuales se identifican las acciones que se encuadran en delitos previstos en la legislación penal local; en cuyo caso, se aplicarán las sanciones que dicha legislación establezca y no será necesaria esta sección.

DÉCIMO PRIMER APARTADO

RECURSOS Y MEDIOS DE DEFENSA

ARTÍCULO SOBRE LOS RECURSOS Y MEDIOS DE DEFENSA

Descripción

Apartado de que establece los medios de defensa que pueden interponer los sujetos obligados al cumplimiento de la ley, cuando consideran que se transgredieron sus derechos fundamentales o legales.

Ejemplo

Los particulares que consideren hayan sido afectados por un acto administrativo de las autoridades de movilidad y seguridad vial del Estado, podrán interponer recurso de _____ ante _____, cuyo procedimiento será desarrollado en el _____.

Los actos y resoluciones dictados por las autoridades estatales y municipales con motivo de la aplicación de esta Ley y las disposiciones que deriven de ésta, podrán impugnarse optativamente mediante el recurso administrativo previsto en esta Ley o a través del juicio de nulidad previstos en la Ley _____.

Adaptación

La selección de los recursos y medios de defensa que se establezcan en la Ley local en materia de movilidad y seguridad vial deberá ser coherente con los que al efecto establezcan las disposiciones en materia administrativa así como las leyes federales, generales u ordinarias que tengan por objeto proteger los derechos fundamentales de las personas usuarias y/o ciudadanos ante actos de autoridad.

APARTADO DE TRANSITORIOS

Descripción

Disposiciones en las que se establece la entrada en vigor de la ley, el cumplimiento de condiciones para cumplimentar o ejecutar las disposiciones de la ley, o bien, establecer límites administrativos o ejecutivos.

Ejemplo

PRIMERO.- Publíquese en el Periódico / Gaceta Oficial del Estado de _____.

SEGUNDO.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico / Gaceta Oficial del Estado de _____.

TERCERO.- Se abroga la Ley de _____ del Estado de _____, publicada en el Periódico / Gaceta Oficial del Estado de _____ el ____ de _____ de _____, así como las demás disposiciones legales que se opongan a la presente.

CUARTO.- Las disposiciones reglamentarias / operativas / administrativas de la Ley de _____ del Estado de _____, publicada en el Periódico / Gaceta Oficial del Estado de _____ el ____ de _____ de _____, seguirán vigentes, en lo que no contradigan a las disposiciones de la presente ley, hasta en tanto entren en vigor las disposiciones que las sustituyan.

QUINTO.- Los reglamentos, lineamientos, normas técnicas y demás disposiciones que deriven de esta Ley, deberán expedirse dentro de los _____ días hábiles siguientes la entrada en vigor la presente, hasta en tanto se continuarán aplicando los preceptos vigentes en lo que no se opongan a la presente Ley.

Adaptación

La adaptación de estas disposiciones depende de las situaciones temporales, administrativas, orgánicas, financieras específicas que prevalezcan en la entidad federativa; todo lo cual se deberá prever en las disposiciones transitorias con el propósito de coadyuvar a facilitar el cumplimiento de la ley.

FUENTES DE CONSULTA Y LITERATURA RECOMENDADA

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
2. Acuerdo de París y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático
3. Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad
4. Nueva Agenda Urbana
5. Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible
6. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
7. Jurisprudencia de la Suprema Corte detallada en el Diagnóstico Normativo del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad
8. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad:

    Diagnóstico normativo en materia de movilidad

    Modelo de marco normativo en materia de movilidad para congresos estatales

9. Liga Peatonal:

    Carta de los derechos peatonales

    PASO A PASO. Recomendaciones para integrar los Derechos Peatonales en la normativa de movilidad local

10. Coalición Movilidad Segura: Código Abierto para Leyes Estatales de Movilidad y Seguridad Vial
11. COFECE y CONAMER: Propuestas de Agenda Regulatoria Subnacional para Autotransporte de Carga

RECOMENDACIONES GENERALES

OTROS ASPECTOS SUSCEPTIBLES DE REGULACIÓN

La legislatura local podrá agregar a su legislación en la materia, cuando en las entidades federativas sea aplicable, disposiciones relacionadas con las materias siguientes:

- Prestación de servicios de transporte y servicios relacionados mediante plataformas o aplicaciones tecnológicas.
- Micro-movilidad: Movilidad personal o de mercancías mediante vehículos individuales ligeros.
- Eficiencia energética y electromovilidad.

ARMONIZACIÓN DE NORMAS RELACIONADAS

Para la efectiva armonización local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, es necesario identificar las diversas normas relacionadas que deberán ser reformadas para su adaptación. Se han identificado, al menos, las siguientes temáticas reguladas en leyes locales:

- Asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano.
- Municipios de la entidad federativa.
- Equilibrio ecológico y cambio climático.
- Transporte, en caso de que la entidad federativa regule la materia de forma independiente.
- Desarrollo e inclusión de las personas con discapacidad.
- Derechos de la niñez y adolescencia
- Planeación.
- Vivienda.

REGULACIÓN DE MOTOCICLETAS

En los esquemas regulatorios enfocados al transporte utilizando motocicletas incluidas todas sus derivaciones, se sugiere considerar los siguientes aspectos:

1. Ordenamiento homogéneo, a partir del cual se homologan los criterios de regulación que se aplican en los distintos municipios de la entidad;
2. Expedición de licencias, considerando el tipo de motocicleta y/o adaptación que se haya efectuado a la misma, ya que podría implicar una capacitación específica dadas las particularidades del vehículo de que se trate;

3. Seguridad, basada en el fomento de la cultura de buenas prácticas y de disminución de los factores de riesgo;
4. Información, cuyo propósito es alimentar un sistema de datos y/o estadístico que facilite los procesos de planeación y toma de decisiones.
5. Regulación específica de motocicletas adaptadas, ya sea para uso personal, transporte de pasajeros o de carga.

Lo anterior, se puede traducir en acciones concretas tendientes a:

A. Dirigidas a preparar a los motoristas para una conducción segura

Educación y formación

Concienciación

B. Dirigidas a combatir prácticas de riesgo

Vigilancia y control

Normativa

C. Dirigidas a minimizar los escenarios de siniestralidad

Vehículos más seguros

Infraestructuras más seguras.

D.Acciones dirigidas a mejorar la seguridad en el trabajo en motocicleta

Formación sobre los riesgos derivados del trabajo

Buen estado del vehículo

Equipamiento

Condiciones de trabajo

E. Acciones post-siniestro

Más y mejor información sobre la siniestralidad de las motocicletas

Mejorar la atención a las víctimas.

ANEXO I

GUÍA DE USO E IMPLEMENTACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS DE ARMONIZACIÓN

Estos lineamientos tienen la finalidad de orientar al legislador local para completar una iniciativa de ley de movilidad local y presentarla utilizando como base los contenidos en materia de movilidad que contiene. Desde la perspectiva de los derechos humanos, los lineamientos se crean con la persona en el centro de la movilidad y los derechos. Finalmente, en relación con el ambiente y el cambio climático, se integra al estudio de la movilidad el ambiente como uno de sus elementos principales. Los elementos o ámbitos en los que se desarrolla la movilidad para los efectos del marco normativo modelo, son: ordenamiento del territorio, ambiente y cambio climático, tránsito y transporte.

El proceso de diseño normativo de este instrumento se llevó a cabo mediante una metodología circular de investigación jurídica. Como base normativa, se llevó a cabo un análisis constitucional, así como de la legislación general, federal y local. Tras la identificación del marco normativo en la materia, se identificaron vacíos normativos, buscando posibles soluciones en buenas prácticas normativas estatales.

Este documento es una herramienta de armonización jurídica que se pone a disposición de las 32 entidades federativas en respeto a las competencias de cada orden de gobierno. Representa recomendaciones y asesoría sobre principios existentes en la materia y propuestas de solución de los vacíos legales en materia de movilidad que sirvan de orientación a aquellos congresos locales que así lo requieran. Destaca la capacidad de ser adaptado a las diversas circunstancias y decisiones de cada entidad federativa, tanto para aquellas que ya cuentan con una ley en la materia vigente y desean reformarla, o para aquellas que no cuentan con ella.

SUGERENCIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN

Proceso legislativo de parlamento abierto

En continuidad con el principio de participación que guía a la Ley General, para iniciar la implementación de un marco normativo en materia de movilidad es necesario transversalizar los procesos participativos en cada etapa del proceso legislativo.

De forma general, el proceso legislativo contempla seis etapas, de las cuales tres podrían ser idóneas para detonar procesos de participación en un formato de Parlamento Abierto. En un primer momento, la redacción y presentación de las iniciativas de ley, seguido del proceso de dictaminación y finalmente el proceso de votación en el pleno.

REDACCIÓN Y PRESENTACIÓN DE INICIATIVA

ADAPTACIÓN

Estos lineamientos fungen como una referencia base de contenido normativo para una ley local en

materia de movilidad y seguridad vial. Por lo tanto es necesario transformarlo en iniciativas adecuadas para cada entidad federativa.

La adaptación es la primera oportunidad para iniciar el proceso de parlamento abierto y el objetivo es redactar piezas legislativas en un formato de decreto el cual requiere de cierta estructura y en general cuenta con un exposición de motivos que fundamenta la necesidad de las modificaciones normativas en datos estadísticos y citas a fuentes académicas; y posteriormente se desarrolla una tabla comparativa o tabla de articulado que permite hacer un recuento de los artículos en su redacción actual, las modificaciones propuestas en estos lineamientos y el objetivo descrito de cada modificación en relación a la exposición de motivos.

Es en este proceso de redacción donde se plantea el primer taller de enfoque para invitar a la redacción del decreto a organizaciones sociales, empresarios y académicos especialistas en los temas. El insumos principal para este taller de enfoque es la tabla de articulado y la exposición de motivos.La dinámica consiste en discutir por grupos de especialidad cada artículo y su pertinencia en el contexto local.

Se recomienda dedicar una sesión de trabajo a enriquecer la exposición de motivos con información de cada Estado para definir la redacción que vendrá en la iniciativa. Además esta guía cuenta con una priorización que distinguimos en una gama de tres colores. La recomendación es abordar un color por sesión de trabajo; comenzando por las modificaciones normativas de mayor rango que requieren cambios en las constituciones estatales, hasta las modificaciones legislativas que requieren cambios en leyes reglamentarias de normatividad federal, general y local; cuyo impacto es menor.

TRABAJO EN COMISIONES Y DICTAMINACIÓN

La segunda etapa del proceso legislativo que presenta una oportunidad para concretar el proceso de parlamento abierto consiste en el trabajo en comisiones, en el que se recomienda expandir la tabla de articulado y agregar nuevas columnas que contengan artículos de otras iniciativas que hayan sido turnadas a las comisiones encargadas de dictaminar, que estén relacionadas con estos lineamientos y que por lo tanto deben ser integradas de forma total o parcial. El objetivo de este segundo taller de enfoque es generar un proyecto de decreto y la dinámica del segundo taller de enfoque consiste en debatir por grupos de especialidad compuestos por organizaciones sociales, empresarios y académicos especialistas en los temas.

Adicionalmente, el congreso local deberá completar las fases restantes del proceso legislativo: DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL CONGRESO, PROMULGACIÓN Y PUBLICACIÓN.

En la implementación de estos lineamientos se recomienda continuar el proceso bajo prácticas de parlamento abierto, que contenga los siguientes elementos:

1. Máxima publicidad de la información legislativa. Publicar previamente todos los documentos generados previo (diagnósticos), durante (materiales de trabajo) y posterior (resumen de resultados) a cada evento del proceso legislativo.

2. Información en formatos accesibles. Publicación de documentos y materiales de trabajo; en formatos abiertos reutilizables (editables). Información de asistencia de legisladores, ciudadanos, funcionarios, personal técnico legislativo y personal de apoyo a las sesiones de trabajo; así como la mención por

participante de las propuestas que fueron incluidas en el texto legislativo. Perfiles personales sobre los legisladores, funcionarios del cuerpo legislativo y personal de apoyo; segmentadas por trayectoria académica, empresarial, política, social y administrativa. Bases de datos para el desarrollo de análisis estadísticos. Se sugiere publicar archivo (en formato xls, csv, doc) de la sistematización de las participaciones y análisis de los resultados.

3. Transmisión pública en vivo y archivo (canal propio o redes sociales) de las sesiones de los talleres de participación ciudadana, de comisiones y del pleno.

4. Información de logística detallada sobre el proceso, agenda fechas y calendarios de trabajo. Y transparentar el ejercicio presupuestal requerido.

5. Promoción de la participación ciudadana inclusiva durante el proceso varios eventos paralelos cómo herramientas digitales de participación ciudadana, audiencias públicas, foros con expertos y debates.

Un parlamento abierto necesita tomarse en serio la participación ciudadana bajo esquemas de trabajo transparentes que permiten dar seguimiento a las propuestas a cada participante y las razones de su inclusión, modificación o exclusión del proyecto final. Debe ser un proceso estricto y ordenado que permita valorar en su justa dimensión cada propuesta de la manera más ágil posible y para ello utilizamos metodologías de co-creación para generar discusiones enfocadas en obtener resultados.

ANEXO II

ORIENTACIÓN PARA LOS MUNICIPIOS

IDENTIFICACIÓN DE NORMAS MUNICIPALES CON OPORTUNIDAD DE ARMONIZACIÓN.

- REGLAMENTO DE TRÁNSITO
- REGLAMENTO DE MOVILIDAD
- REGLAMENTO DE TRANSPORTE
- BANDO DE POLICÍA Y BUEN GOBIERNO
- REGLAMENTO DE CONSTRUCCIÓN
- REGLAMENTO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL
- REGLAMENTO DE PROTECCIÓN CIVIL
- REGLAMENTO PARA EL COMERCIO EN LA VÍA PÚBLICA
- REGLAMENTO PARA EL MANEJO RESIDUOS SÓLIDOS NO PELIGROSOS
- REGLAMENTOS INTERIORES DE LAS DEPENDENCIAS COMPETENTES
- Otras relacionadas dependiendo de cada municipio

ROL ACTIVO MUNICIPAL

Participación del municipio en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

La LGMSV establece que el Sistema Nacional deberá adoptar lineamientos de organización y operación donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios. Los lineamientos para la organización y operación del Sistema Nacional establecerán los mecanismos de participación de aproximadamente 2,500 municipios en el país. Se espera que esta participación se dé mediante representación de las entidades federativas, y otros mecanismos de participación efectiva.

ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

La LGMSV establece que ésta será la base para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial en el país, en congruencia con los instrumentos de planeación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia. Las autoridades ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia. La Estrategia deberá ser aprobada por el Sistema Nacional un año tras la entrada en vigor de la Ley General. Se espera que el municipio pueda participar en su elaboración mediante los mecanismos que para ello prevea el Sistema Nacional.

SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias. Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos, entidades federativas y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

MEDIDAS MÍNIMAS DE TRÁNSITO

Es importante resaltar lo establecido por el artículo 49 de la LGMSV, lo cual deberá ser observado por las autoridades municipales:

"Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.

La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

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

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

I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;

II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.

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

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

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

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

f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;

VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;

VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

XII. La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;

XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Las entidades federativas y municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la

armonización de los reglamentos aplicables.

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

MECANISMOS DE COORDINACIÓN

Uno de los principios fundamentales de la Ley General es el de coordinación entre autoridades competentes. Podemos observar diversas disposiciones que señalan la obligación de los tres órdenes de gobierno de trabajar y concertar de forma conjunta y coordinada las diversas acciones en materia de movilidad y seguridad vial. Se recomienda tomar en cuenta las siguientes disposiciones de la LGMSV:

"Artículo 31. La Federación, las entidades federativas, los municipios [...] gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa [...] La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley.

"Artículo 74. Mecanismos de coordinación y colaboración.

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

Por último, no olvidar que es importante identificar aquellos mecanismos expresos de coordinación en la materia previstos en la legislación aplicable, para formalizar y consolidar la coordinación del municipio con las diversas autoridades competentes en la materia.

LINEAMIENTOS PARA LA ARMONIZACIÓN DE LAS LEGISLACIONES LOCALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

EN EL CONTEXTO DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

DESARROLLO TERRITORIAL

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO