

### La nueva Ley General De Movilidad y Seguridad Vial

*Nadia Leticia Vázquez Amaya*  
*nvazqueza@indetec.gob.mx*

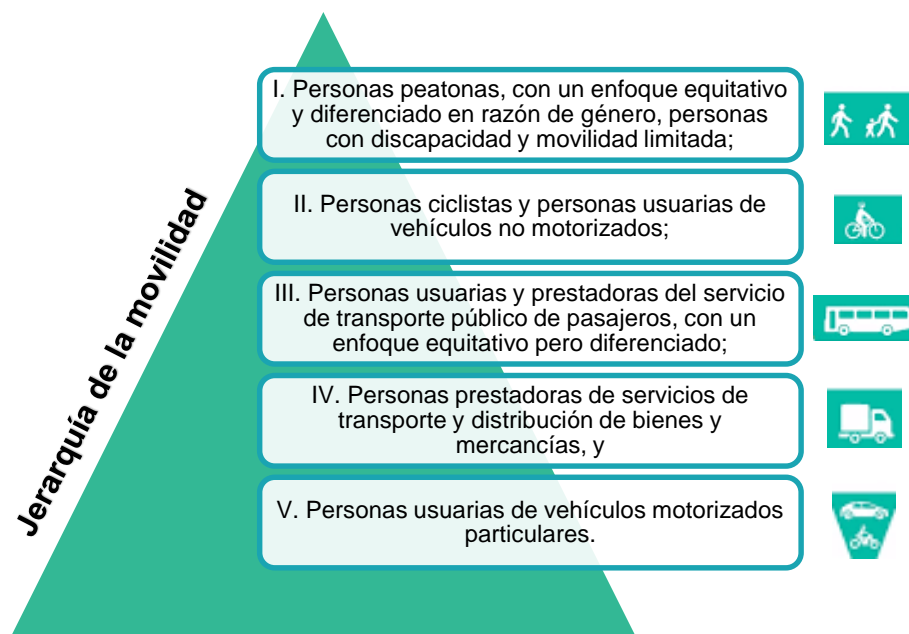
El pasado 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), misma que de conformidad con su artículo 1º, tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, Ley que entró en vigor al día siguiente de su publicación.

Además, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 5, las medidas que deriven de la LGMSV tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los criterios enlistados en el citado numeral.

Por ello, en el presente documento abordaremos algunos de los puntos que se consideran más relevantes de esta nueva Ley.

#### **Jerarquía de la movilidad**

Respecto a la jerarquía de la movilidad, en el artículo 6 se establece que 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, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:



### Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Con la entrada en vigor de la LGMSV, se creará el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (SNMSV), mismo que de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley referida, será 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, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.



La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

El SNMSV tendrá las facultades enlistadas en el apartado B del artículo 7 de la Ley en mención, dentro de las cuales, por nombrar algunas se tiene la atribución de: emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Nacional; establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de las entidades federativas y de los municipios; diseñar y aprobar la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial; formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos; entre otras.

De conformidad con los artículos Tercero y Cuarto Transitorios de la Ley en estudio, el SNMSV, deberá emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales, y, además, deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, en un plazo no mayor a 180 días naturales, ambos plazos contados a partir de la entrada en vigor de la Ley.

### **Política nacional**

Conforme al artículo 8 de la LGMSV, la política nacional de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y se ejecutará con base en los principios establecidos en la Ley, los que para tal efecto emita el SNMSV, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes,

## La nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

### Derecho a la movilidad

Por su parte, en el artículo 9 de la ley multicitada, se establece que la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad con calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia; y dicho derecho a la movilidad tendrá las finalidades enlistadas en el referido artículo.



### Seguridad vial



Otro concepto relevante de esta nueva Ley, es la seguridad vial, misma que consiste en 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 directrices establecidas en el artículo 11 de dicha normativa.

### Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

De acuerdo al marco normativo que se analiza, en el DOF se publicará una Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, formulada y aprobada por el SNMSV, misma que establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el

Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad. Dicha Estrategia podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad en México.

Marcada la Estrategia a seguir, las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la misma.

### **Sistema de Información Territorial y Urbano**

El Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) es un 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 LGMSV.

De conformidad con el artículo 27 de la LGMSV, el SITU 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.

## **La nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**

Para el funcionamiento del SITU 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.

A fin de que fluya la información en el artículo Quinto Transitorio, se establece que, en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la Ley, las Secretarías integrantes del SNMSV, las entidades federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

### **Instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial**

Aunado a la nueva Ley vendrán ajustes en cascada, debido a que la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México deberán establecer en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera serán diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la LGMSV, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) expedidas para tal efecto.

Además de los principios, también se tendrán que considerar los criterios para el diseño de infraestructura vial establecidos en el artículo 35 de la citada Ley, en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad.

Los riesgos y contratiempos que se suelen sufrir en las zonas de obra podrían verse disminuidos ante las nuevas disposiciones contempladas en el artículo 37 de la LGMSV que establece los estándares para la construcción de infraestructura vial, mencionando que toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, deberá contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Por ello, los tres niveles de gobierno deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Ahora bien, como parte de los instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones a través de las cuales se analice 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 LGMSV, y de acuerdo a su artículo 38 será el SNMSV el que emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

### **Medidas mínimas de tránsito**

En el artículo 49 de la LGMSV, se establece que la Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito

## La nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

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, por lo que, las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan dichas medidas mínimas.

Entrando en detalle, las medidas mínimas que los reglamentos de tránsito y demás normatividades aplicables tendrán que regir, son las siguientes:

<b>Licencia de conducir</b>	<p>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.</p> <p>Otro punto a resaltar, es en relación a la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir, puesto que, de conformidad con el artículo 51 de la LGMSV, la Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policíaca y vehículos de transporte escolar.</p> <p>Además, las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente se les retire la licencia o permiso para conducir por un período no menor a un año y por un período no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.</p>
<b>Preferencia del paso</b>	<p>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;</p>
<b>Límites de velocidad</b>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.</li><li>b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.</li><li>c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.</li><li>d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.</li><li>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.</li><li>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.</li></ul>



## La nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

<b>Cinturón de seguridad</b>	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;
<b>Uso de tecnologías para infracciones</b>	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;
<b>Asiento de seguridad para menores</b>	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;
<b>Sujeción para sillas de ruedas</b>	El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
<b>Estándares para vehículos</b>	Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
<b>Uso obligatorio de casco</b>	El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
<b>Prohibición de hablar por teléfono</b>	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;
<b>Sujetador para celulares</b>	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;
<b>Pruebas de alcoholemia</b>	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;
<b>Pesos y dimensiones de los vehículos</b>	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
<b>Medidas para la prevención</b>	Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

### Estándares de vehículos nuevos



Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional (LGMSV, art 54) deberán cumplir una regulación técnica con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las NOM correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad,

tomando como base los criterios internacionales en la materia.

Además, la actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las NOM correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, las NOM establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.

### Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad

Se podrán implementar zonas de tránsito controlado (LGMSV, art.56) en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de 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, mediante las disposiciones que para tal

efecto emita la autoridad competente, además, se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

- Son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

Zonas de gestión de la demanda



### Autoridades en materia de movilidad y seguridad vial

En el Título Tercero de la Ley, se establece la distribución de competencias de las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, siendo las siguientes





### Armonización de reglas y normas

Las autoridades en el país deberán tener presente que a partir del pasado 18 de mayo de 2022 entró en vigor LGMSV y que el plazo previsto en el artículo Segundo Transitorio, para armonizar el marco legal en la materia, es de 180 días. De ahí que el Congreso de la Unión y cada una de las legislaturas en las entidades federativas deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia. De igual forma, las administraciones estatales y municipales requerirán estar atentas a dichos ajustes y nuevas disposiciones para ejecutarlos en sus planes y programas de gobierno.

### **FUENTE CONSULTADA:**

LGMSV. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Diario Oficial de la Federación.

Diario Oficial de la Federación. México. 17 de mayo de 2022. Disponible en:

[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0)