

# DIAGNÓSTICO NORMATIVO EN MATERIA DE MOVILIDAD

Proceso Nacional de Armonización  
Normativa en materia de Movilidad



GOBIERNO DE  
**MÉXICO**

**GOBERNACIÓN**  
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN

**DESARROLLO TERRITORIAL**  
SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

**MEDIO AMBIENTE**  
SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

**giz** Grupa Dieckmann  
20 años de experiencia  
Desarrollamos el 2012 Award

Por encargo de:  
 **México Federal**  
de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza  
y Seguridad Nuclear  
de la República Federal de Alemania



## DIAGNÓSTICO NORMATIVO EN MATERIA DE MOVILIDAD Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

Este Proyecto forma parte de la Iniciativa Internacional del Clima (IKI). El Ministerio Federal de Ambiente, Protección de la Naturaleza, Construcción y Seguridad Nuclear de Alemania (BMUB por sus siglas en alemán) apoya esta iniciativa con base en una decisión adoptada por el Parlamento Alemán.

Primera edición, 2020  
Impreso y hecho en México

### Publicado por

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Friedrich-Ebert-Allee 36 + 40  
53113 Bonn, Deutschland  
T +49 228 44 60-0  
F +49 228 44 60-17 66

Dag-Hammarskjöld-Weg 1 - 5  
65760 Eschborn, Deutschland  
T +49 61 96 79-0  
F +49 61 96 79-11 15  
E [info@giz.de](mailto:info@giz.de)  
I [www.giz.de](http://www.giz.de)

Agencia de la GIZ en México  
Av. Insurgentes Sur No. 826, PH  
03100, Col. Del Valle, CDMX, México  
T +52 55 5536 2344  
E [giz-mexiko@giz.de](mailto:giz-mexiko@giz.de)  
I [www.giz.de/mexico](http://www.giz.de/mexico)

### Programas

Alianza Mexicana-Alemana de Cambio Climático  
Protección del Clima en la Política Urbana de México (CiClim)  
E [ciclim@giz.de](mailto:ciclim@giz.de)

### D.R. © Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Agencia de la GIZ en México  
Av. Insurgentes Sur No. 826, PH  
03100, Col. Del Valle, CDMX, México.  
T +52 55 5536 2344  
E [giz-mexiko@giz.de](mailto:giz-mexiko@giz.de)  
I [www.giz.de/mexico](http://www.giz.de/mexico)

### Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)

Donato Guerra 03, Col. Juárez,  
CP 06600, Cuauhtémoc, Ciudad de México.  
I <https://www.gob.mx/sedatu>

### En coordinación con la Secretaría de Gobernación (SEGOB) y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).

### Gracias al apoyo de los Congresos Locales de los estados de Hidalgo, Querétaro, Oaxaca, Baja California Sur, Yucatán, Durango y Nuevo León, y de la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN).

### Coordinación Institucional

Gabriela Niño y Mathias Merforth (GIZ)  
Mariana Orozco Camacho (SEDATU)  
Carlos de la Portilla (SEGOB)  
Sergio Israel Mendoza (SEMARNAT)  
José Alfredo Vargas (SEMARNAT)

**Autor principal:** Luis Felipe Paz Flores

### Forma de citar

*Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad*, SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020.

**Investigación y redacción:** Luis Felipe Paz Flores, María Jimena Fuentes Martínez, Ernesto Peralta Medina, Gibrán Chávez Rodríguez, Gabriela Niño, Mariana Orozco Camacho.

**Supervisión:** Gabriela Niño, Mathias Merforth, Mariana Orozco Camacho.

**Agradecimientos:** Óscar Javier Garduño Arredondo, Ana Gabriela González, Carlos de la Portilla, Sergio Israel Mendoza, José Alfredo Vargas, José Fernando Arévalo Lomelí, Sandra Guzmán Luna, Francisco Soní, Daniel Olmos, Leslie Torres, Joselyne Ramírez.

**Metodología de participación:** Luis Felipe Paz Flores, Ernesto Peralta Medina, Gibrán Chávez Rodríguez.

**Créditos fotográficos:** Gibrán Chávez Rodríguez y Luis Felipe Paz Flores.

**Diseño Editorial:** Borde Político, A.C.

El documento está basado en la consultoría realizada en el marco de “Alianza Mexicana-Alemana de Cambio Climático” y “Protección del Clima en la Política Urbana de México (CiClim)” para la tarea, “Armonización normativa de la Ley General de Cambio Climático (LGCC) y la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) sobre Movilidad Urbana Sustentable (MUS) y su aplicación a nivel estatal”. Luis Felipe Paz Flores y Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. México, 2019.

### Aviso

Como empresa federal, la GIZ asiste al Gobierno de la República Federal de Alemania en su labor para alcanzar sus objetivos en el ámbito de la cooperación internacional para el desarrollo sostenible. Esta publicación ha sido financiada mediante los fondos de la Iniciativa Internacional del Clima (International Climate Initiative – IKI, por sus siglas en alemán). Desde el 2008 la IKI del Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU) del gobierno alemán, ha financiado proyectos de cambio climático en países en desarrollo y emergentes, así como países en transición.

### 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 GIZ y sus consultores, socios y colaboradores. No obstante, GIZ no garantiza la precisión o integridad de la información en este libro y no puede ser responsable por errores, omisiones o pérdidas que surjan de su uso.





## PRÓLOGO

Comprender las distintas disposiciones jurídicas en materia de movilidad aplicables en México puede ser un acto complejo, sin embargo, es necesario para la construcción de una política nacional que parta de una visión compartida.

Este reto requiere de representantes y funcionarios públicos informados en las mejores prácticas y decididos a implementar soluciones que garanticen la seguridad e inclusión de la población durante sus desplazamientos; así como la resiliencia y sostenibilidad del territorio.

Por lo anterior presentamos el “Diagnóstico Normativo en Materia de Movilidad”, ofreciendo una herramienta que aporta elementos para el diseño de legislación, que facilite la gestión eficiente y eficaz de la movilidad.

Se trata de un trabajo que sistematiza la investigación de un equipo de profesionales en materia legislativa y de más de 650 participantes que aportaron sus conocimientos en nueve mesas de trabajo, siete regionales, una con sector privado y una más con personas expertas de todo el país.

Este esfuerzo convocado por tres secretarías federales, SEGOB-SEDATU-SEMARNAT, en coordinación con los 32 poderes legislativos de las entidades del país, y gracias al apoyo de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable en México, reconoce las diversas disposiciones establecidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los que México forma parte; así como las leyes generales y federales existentes en el país.



Posiciona a la movilidad como un derecho humano en construcción que articula distintas materias, tales como el transporte, el tránsito, la infraestructura vial, el ordenamiento territorial y el medio ambiente, analizando los procesos que han dado lugar a las 3 constituciones locales que reconocen el derecho a la movilidad en México; así como a las 15 leyes locales que regulan la materia a nivel local.

Se propone reconocer los retos y avances normativos para encontrar las oportunidades de mejora regulatoria a nivel nacional, considerando a la movilidad como una actividad trascendental para el desarrollo económico y social del país, así como para la calidad de vida de las personas.

Les invitamos a analizar las conclusiones y sumarse al “Proceso Nacional de Armonización Normativa en Materia de Movilidad” con el objetivo de generar juntos el andamiaje legislativo que aterrice a lo local, la impostergable implementación de políticas, proyectos y acciones que incentiven a las personas a caminar, utilizar la bicicleta y el transporte público; racionalizando el uso del auto en sus traslados cotidianos.

## **Román Guillermo Meyer Falcón**

**Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano**

# ÍNDICE

<b>GLOSARIO DE ACRÓNIMOS</b>	<b>11</b>
<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	<b>13</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>16</b>
<b>FUNDAMENTO LEGAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD</b>	<b>20</b>
<b>Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos</b>	<b>21</b>
El reconocimiento del derecho humano a la movilidad en México	<b>23</b>
Núcleo jurídico del derecho a la movilidad	<b>25</b>
<b>Tratados Internacionales</b>	<b>34</b>
Instrumentos internacionales vinculantes	<b>37</b>
Instrumentos internacionales no vinculantes	<b>42</b>
<b>ANÁLISIS COMPETENCIAL EN RELACIÓN CON LA MOVILIDAD</b>	<b>53</b>
<b>Competencias Constitucionales en Materia de Movilidad</b>	<b>54</b>
<b>Legislación federal en materia de movilidad</b>	<b>66</b>
<b>Legislación de las entidades federativas en materia de movilidad</b>	<b>103</b>
<b>JURISPRUDENCIA APLICABLE A MOVILIDAD</b>	<b>111</b>
<b>INICIATIVAS DE LEY Y DE REFORMAS RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD</b>	<b>115</b>
<b>Senado de la República</b>	<b>116</b>
<b>Cámara de Diputados</b>	<b>117</b>
<b>Normas Oficiales Mexicanas</b>	<b>118</b>
<b>NATURALEZA JURÍDICA DEL TRANSPORTE</b>	<b>120</b>
<b>El transporte como servicio público en la CPEUM</b>	<b>121</b>
<b>Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal</b>	<b>124</b>
<b>Análisis particulares relacionados con las nuevas modalidades de transporte</b>	<b>125</b>
Exclusión de extranjeros	<b>125</b>
Competencia económica y prácticas monopólicas	<b>127</b>
Decisiones de la SCJN sobre el servicio de transporte mediante plataformas tecnológicas	<b>129</b>
El ámbito internacional	<b>132</b>

<b>Otros modos de movilidad y transporte</b>	<b>134</b>
Transporte de carga	134
Nuevos modos de movilidad	138
<b>PARTICIPACIÓN CIUDADANA</b>	<b>140</b>
<b>Metodología de Enfoque sistémico</b>	<b>144</b>
<b>Resultados de las mesas de trabajo regionales</b>	<b>147</b>
Composición de las mesas	147
Metodología de análisis	152
Análisis de resultados	153
Instituciones identificadas	161
<b>Mesa de trabajo del sector empresarial</b>	<b>162</b>
<b>Participación no presencial</b>	<b>163</b>
<b>ÁREAS TEMÁTICAS Y EJES TRANSVERSALES DE LA MOVILIDAD</b>	<b>164</b>
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>168</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>174</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>179</b>
<b>ANEXO 1 Sistematización de las propuestas de las mesas de trabajo</b>	<b>179</b>
<b>ANEXO 2 Sistematización de las instituciones identificadas</b>	<b>227</b>
<b>ANEXO 3 Mapas temáticos de instituciones</b>	<b>241</b>
<b>ANEXO 4 Sistematización de mesa de trabajo del sector empresarial</b>	<b>272</b>
<b>ANEXO 5 Sistematización de participación no presencial</b>	<b>280</b>





## GLOSARIO DE ACRÓNIMOS

**CDPcD:** Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad

**CMNUCC:** Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

**COFECE:** Comisión Federal de Competencia Económica

**CPEUM:** Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

**GEI:** Gases de efecto invernadero

**GIZ:** Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GIZ GmbH (Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable)

**LGAHOTDU:** Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

**LGCC:** Ley General de Cambio Climático

**LGEEPA:** Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

**NAU:** Nueva Agenda Urbana

**NDC's:** Contribuciones nacionalmente determinadas (por sus siglas en inglés)

**NOM:** Norma Oficial Mexicana

**ODS:** Objetivos de Desarrollo Sostenible

**ONU:** Organización de las Naciones Unidas

**OMS:** Organización Mundial de la Salud

**OSC:** Organización de la sociedad civil

**SCJN:** Suprema Corte de Justicia de la Nación

**SCT:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes

**SEDATU:** Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

**SEGOB:** Secretaría de Gobernación

**SEMARNAT:** Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales



## RESUMEN EJECUTIVO

El Diagnóstico Normativo en materia de Movilidad es la primera publicación del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad. El Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad que dio inicio en 2019 busca armonizar el marco jurídico para la mejor implementación de las obligaciones jurídicas, nacionales e internacionales, del Estado mexicano en materia de movilidad y otras agendas transversales. Es importante recalcar que la meta del Proceso no es la homologación de legislaciones locales, pero sí el reconocimiento tanto de necesidades normativas nacionales, como de realidades diversas en el territorio del país en pleno respeto de las competencias de cada orden de gobierno. El Proceso es un esfuerzo conjunto del gobierno mexicano, la cooperación internacional y la sociedad en su conjunto para mejorar la calidad de vida de las personas en México.

El Diagnóstico es un documento de análisis e investigación que tiene el objetivo de desentramar la compleja red jurídica de la movilidad explorando la normatividad aplicable en México en materia de movilidad. De esta forma, se podrán identificar los elementos fundamentales de la movilidad, así como las facultades jurídicas al respecto que deben ser atendidas por los diversos órdenes de gobierno. En principio, el estudio parte de la relación entre la movilidad y tres pilares fundamentales: derechos humanos, cambio climático y participación ciudadana.



En primera instancia, se analizan las disposiciones constitucionales, que en el sistema jurídico mexicano garantizan la protección de los derechos humanos. Partiendo de un análisis de la movilidad como un derecho humano, se analizan su naturaleza jurídica y los elementos que lo componen. Además, la Constitución establece las facultades institucionales de los diversos órdenes de gobierno en la materia, por lo que se hace un análisis competencial nacional.

El derecho internacional, o convencional, reconocido a rango constitucional en México, agrupa disposiciones aplicables al Estado mexicano en materia de movilidad, ambiente, cambio climático y otras relacionadas. Se analizan las obligaciones de México en tratados internacionales relacionados, que junto con la Constitución constituyen la Ley Suprema de nuestro país.

En armonía con las normas jerárquicamente superiores, la legislación nacional debe ser congruente con las disposiciones que determinen los marcos normativos vigentes en México. De ahí que se analizan normas constitucionales, generales, federales, locales y otras relacionadas con la movilidad que regulan materias como: asentamientos humanos, medio ambiente, cambio climático, salud, personas con discapacidad, vivienda y transporte.

Considerando la importancia del transporte en el ámbito de la movilidad -incluso se ha confundido un concepto con el otro-, en el desarrollo del Proceso Nacional se observan vacíos normativos e inquietudes diversas en relación con el tema de transporte de personas interesadas en la movilidad. La ausencia de regulación se debe a que las normas no han alcanzado a la constante evolución de la compleja realidad humana y ambiental que representa el fenómeno de la movilidad. Como el transporte, existen elementos de la movilidad como espacio público, tránsito, accesibilidad y seguridad vial, que entre otros serán analizados en este documento.

Se vive un momento de consenso político, jurídico y social en México en reconocimiento de la urgente tarea de proteger la vida y la salud dentro del espectro de la movilidad. Existen procesos legislativos de reforma constitucional y general en curso que son analizados en este documento. Independientemente de la forma que tomen las normas que regulan la movilidad, este estudio tiene como objetivo la identificación de los asuntos de movilidad susceptibles de regulación.

El Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad pretende construir sus acciones con la participación de las personas interesadas. Resulta fundamental para este Diagnóstico la participación de personas interesadas en la movilidad en nuestro país. Los



resultados del análisis normativo en esta investigación son complementados con los resultados de un proceso participativo llevado a cabo mediante ocho mesas de participación, así como participación remota, entre otros canales de participación. Participaron más de 600 personas de diversos sectores públicos, privados, de la sociedad civil, la academia y ciudadanía.

Finalmente, se hace un concentrado de los resultados de las mesas de trabajo regionales, destacando patrones de necesidad, propuestas de cambio e instituciones identificadas en relación con la movilidad. Con base en este Diagnóstico, el Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad emitirá recomendaciones para los diversos órdenes de gobierno, que podrán tomar en cuenta como base de referencia las autoridades para implementar sus atribuciones y obligaciones en materia de movilidad.

# INTRODUCCIÓN

Con la finalidad de armonizar el marco normativo en materia de movilidad entre la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), los tratados internacionales, y las leyes generales vigentes, se busca encontrar las oportunidades de mejora regulatoria a nivel nacional mediante un Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad. La movilidad se define en el artículo 3 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) como “capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma.”

Esa ley general, en vigor desde el 29 de noviembre de 2016 establece en sus artículos Transitorios: SEGUNDO, que se derogan todas las disposiciones legales y reglamentarias que se opongan a lo establecido en esta Ley; y TERCERO, que en un plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor de la Ley, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán crear o adecuar todas las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con los contenidos de este instrumento. Como veremos, la LGAHOTDU incorpora por primera vez un capítulo sobre movilidad, obligando al Estado a armonizar las disposiciones legales en la materia.

De igual forma, resulta fundamental el cumplimiento de la Ley General de Cambio Climático (LGCC), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de junio de 2012 y su última reforma el 13 de julio de 2018, primera Ley en México que reconoce el fenómeno de la movilidad, en el contexto del cambio climático. Esta Ley establece en sus artículos transitorios diversas obligaciones de los órdenes de gobierno para dar cumplimiento a este ordenamiento que regula el fenómeno de la movilidad y busca reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), generadas por la movilidad. De acuerdo al inventario de emisiones de GEI del 2018, el sector transporte representa el 25.1% de las emisiones de GEI a nivel nacional (INECC, 2018).

Es en atención a estos preceptos que el Gobierno de México, a través de la Secretaría de Gobernación (SEGOB), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), en conjunto con la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GIZ GmbH (GIZ), Cooperación Alemana al



Desarrollo Sustentable en México, proponen una armonización para la mejor implementación de las obligaciones jurídicas, nacionales e internacionales, del Estado mexicano en materia de movilidad y otras agendas transversales, como lo es el cambio climático y los derechos humanos.

Asimismo, SEDATU y SEGOB recibieron solicitud expresa de los congresos locales de Baja California Sur, Hidalgo, Nuevo León, Yucatán, Tamaulipas, Durango y Querétaro para recibir asesoría con la finalidad de armonizar su legislación local en materia de movilidad. La Federación, en respeto a las competencias de cada orden de gobierno y con fundamento en el artículo 41 fracciones I y XVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y los artículos 1, 7 y 8 fracciones III, IX, XII, XIII, XIV, XXII, XXVI y XXIX de la LGAHOTDU, la SEDATU se encuentra en condiciones de brindar asesoría y apoyo a los diversos órdenes de gobierno en las materias de la LGAHOTDU, como es la movilidad. Es así que en esta fase del Proceso se prioriza la atención a la normatividad local en materia de movilidad, en conjunto con el análisis y adecuación de la normatividad de los diversos órdenes de gobierno. Se presenta este diagnóstico jurídico en materia de movilidad como base de las recomendaciones que emita la Federación en esta etapa del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad.

Ante la urgencia climática y la crisis ambiental que vive la humanidad, es de vital importancia regular todas las actividades económicas que tengan un impacto ambiental y principalmente aquellas que generan importantes cantidades de GEI. La movilidad juega un papel fundamental en los esfuerzos para mitigar el cambio climático, ya que elementos de la movilidad como el transporte de personas y mercancías o el desarrollo urbano son principales fuentes de emisiones de GEI a nivel mundial y en México. En ese sentido, el Proceso de Armonización, tendrá como uno de los propósitos centrales la atención al cambio climático dentro del análisis de la movilidad.

En el mismo sentido, se ha identificado una urgencia urbana a nivel internacional. Es a partir del año 1976, ante el aumento poblacional urbano mundial, que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) incluye expresamente a la problemática del crecimiento urbano en su agenda internacional mediante las conferencias HABITAT. En 2002, la ONU eleva HABITAT a nivel de programa, como el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, con el mandato de promover asentamientos humanos sostenibles social y ambientalmente.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://unhabitat.org/about-us/learn-more>

Ante este contexto de urgencia nacional e internacional, en un sistema jurídico basado en los derechos humanos como es el mexicano, se debe procurar la vida, el desarrollo y el bienestar de todas las personas en los entornos ambiental, territorial y urbano. El artículo 1 de la CPEUM establece que las disposiciones constitucionales y de tratados internacionales deberán ser interpretadas favoreciendo en todo momento a la persona, por lo que este Proceso está centrado en la persona y su movilidad. Este Proceso se lleva a cabo a escala humana y con la persona en el centro de la investigación. En movilidad, la representación máxima de la persona es el peatón, sujeto originario de la movilidad en sus diversos modos.

Por otro lado, la participación de los actores interesados resulta fundamental en el Proceso de Armonización para comprender el fenómeno de la movilidad desde su realidad y su incidencia en la vida de las personas, y no únicamente desde un análisis teórico, jurídico o político.

En este sentido, además de las dependencias de gobierno arriba señaladas y la cooperación internacional, se contó con la participación activa de personas clave interesadas en la materia: academia, gobiernos, congresos, organizaciones de la sociedad civil (OSC), gremios, medios de comunicación y habitantes de las treinta y dos entidades federativas de México. Se convocó a participar a los 32 poderes legislativos de las entidades del país, a representantes de ambas cámaras del Congreso de la Unión, y otras personas interesadas en la movilidad de los gobiernos ejecutivos de todos los órdenes de gobierno, organizaciones de la sociedad civil nacionales e internacionales, academia, entre otros ciudadanos y ciudadanas interesadas en la movilidad.

El método que se adoptó para este Proceso fue un modelo de Parlamento Abierto, es decir, un espacio legislativo que abre sus puertas a co-innovar con los distintos sectores (sociedad civil, empresarios, gobiernos, instituciones, etc.), y aprovechar el poder de la colaboración masiva como estructura vertebral para construir redes de trabajo.<sup>2</sup> El Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad es pionero en el ejercicio de esta práctica que parte de recabar la experiencia local para generar un modelo normativo con la capacidad de adaptarse a las circunstancias de cada región del territorio. Se implementan metodologías de participación ciudadana para la redacción de piezas legislativas, reglamentos y normas que en su conjunto

---

<sup>2</sup> Biblioteca de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, *De Gobierno Abierto a Estado Abierto*, 2014. Disponible en: <https://biblioguias.cepal.org/EstadoAbierto/ConceptoEstadoAbierto> Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.



tienen el objetivo de mejorar las condiciones de la movilidad y garantizar los derechos humanos de las personas impactando en la mitigación y adaptación al cambio climático.

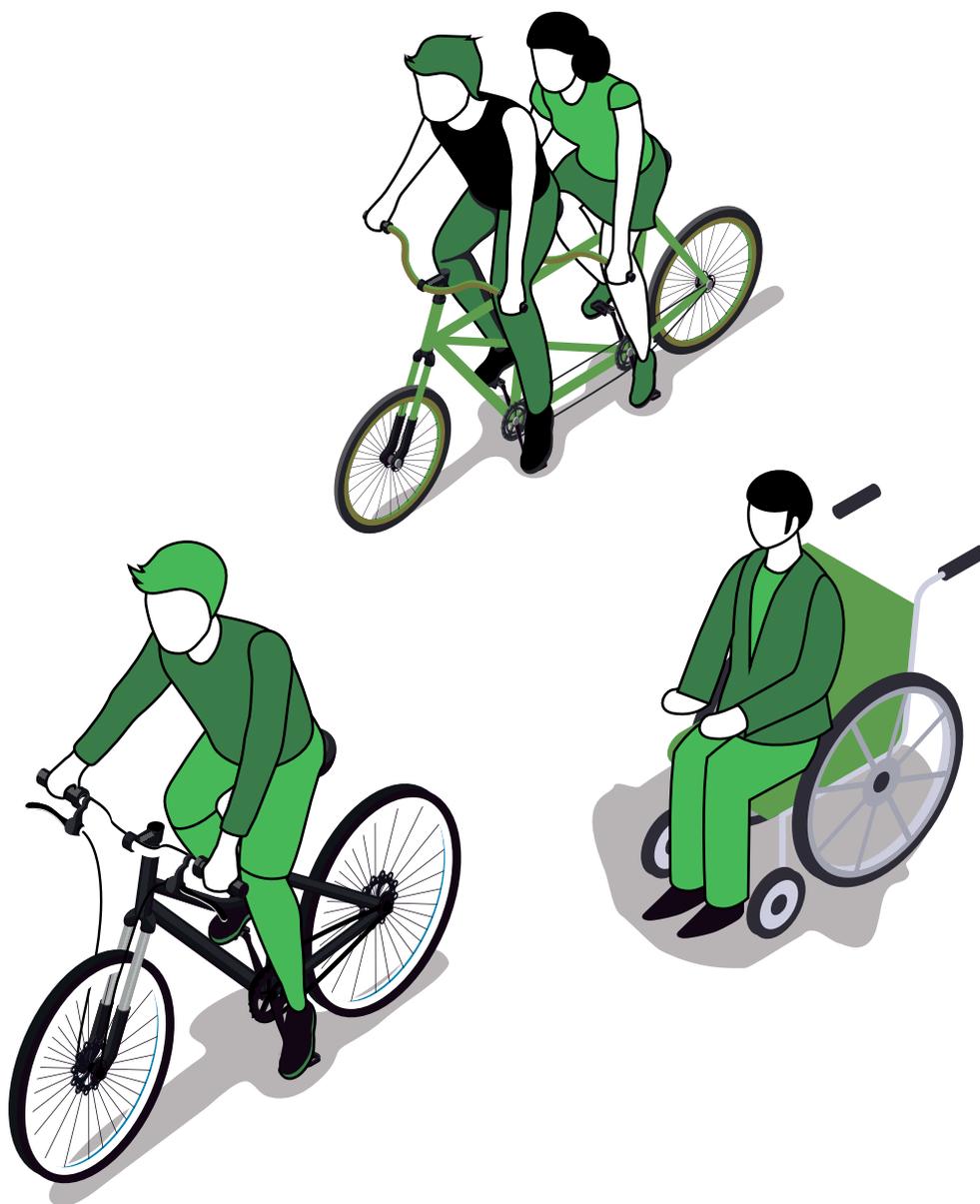
Es imprescindible reconocer que la movilidad conlleva algunas problemáticas conceptuales.<sup>3</sup> Por ejemplo, aunque la movilidad tiene especial importancia en el contexto urbano, la movilidad constituye una necesidad básica inherente a todo ser humano, independientemente de las características del lugar en el que habite. También, la movilidad suele equipararse con el transporte, sin considerar al medio ambiente, la seguridad, el espacio público, el tránsito, la vivienda, la movilidad peatonal y ciclista, etc., que intervienen de manera ineludible en el ejercicio de la movilidad. Por lo tanto, el Proceso de Armonización considera a la movilidad como un fenómeno territorial, más allá de la frontera de lo urbano, y busca la articulación con otros temas relacionados con la movilidad como vivienda, espacio público, ambiente, economía, desarrollo urbano, ordenamiento territorial y cambio climático, por mencionar algunos.

México se encuentra en un contexto de evolución jurídica hacia el reconocimiento del derecho humano a la movilidad y de reestructura normativa en la materia. Independientemente de la forma jurídica o del nombre que en el futuro tome la normatividad relacionada, el Diagnóstico Normativo explora el fundamento jurídico del derecho a la movilidad, y el contenido normativo del mismo. Se identifican entonces las áreas temáticas y ejes transversales relacionadas con la movilidad que sean susceptibles de regulación en normas diversas, no necesariamente denominadas “de movilidad”. A continuación, se indaga sobre la naturaleza jurídica de la movilidad.

---

<sup>3</sup> Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, 2011-2012*, CDHDF, México, 2013, p.31.

# FUNDAMENTO LEGAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD



# CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Los derechos humanos son la cristalización jurídica en la Ley Suprema de los ideales filosóficos de justicia, paz, igualdad y democracia. Los derechos humanos representan el mayor nivel de garantía que un Estado puede otorgar a los valores que considera más importantes en ese momento de la vida nacional. México se ha caracterizado por ser un país precursor en la protección de los derechos de las personas, desde los más primarios que incluyen la vida, la salud y la libertad, hasta los derechos políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales.

Sin embargo, bajo el contexto actual de complejización social, el acceso a esos mismos derechos resulta igualmente complejo. En ese sentido, surge la necesidad de reconocer otros derechos que permitan garantizar los derechos primarios. Tal es el caso de la movilidad, ya que representa: la posibilidad física de acceder a los bienes y servicios necesarios para una vida digna; y la viabilidad jurídica para proteger el acceso a esos derechos primarios.

Todos los derechos humanos son interdependientes, pues no se puede hablar de libertad si no se satisfacen los requerimientos mínimos para cubrir las necesidades básicas para una vida digna.<sup>4</sup> Ya que los derechos humanos tienen por objetivo garantizar una vida digna, la movilidad en libertad es vital para la satisfacción de necesidades básicas en ejercicio de los derechos humanos. Así, la movilidad como derecho debe formar parte de aquellos que son indispensables para asegurar un nivel de vida adecuado, prerrequisito y necesidad del ser humano.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Rodríguez, Carlos Aníbal, *El derecho humano al ambiente sano. Los derechos ambientales desde la perspectiva de los derechos humanos*, Rubinzal-Culzoni Editores, Buenos Aires, 2012, p. 32.

<sup>5</sup> Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), Op. Cit., p. 35.



El artículo 1 de la CPEUM establece que todas las autoridades tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar así como de prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos establecidos en la Constitución y en los tratados internacionales, Ello, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, debiendo interpretarlos de manera que favorezca en todo tiempo a las personas con la protección más amplia posible.

Por vía del reconocimiento de los derechos humanos, se presupone la inherencia de los mismos y su posición privilegiada en el ordenamiento jurídico, como la base y el objeto de las instituciones sociales. Con esto se garantiza la supremacía de la Constitución y de las normas de derechos humanos contenidas en convenciones o tratados internacionales, creando con ello un bloque de derechos o de convencionalidad, que debe anteponerse en el caso concreto a disposiciones jurídicas nacionales que no estén conformes con los derechos humanos.

Habiendo sentado las bases generales de la protección de los derechos humanos en México, resulta necesario entonces, construir la fundamentación del derecho a la movilidad en el texto constitucional-convencional mexicano.

## El Reconocimiento del derecho humano a la movilidad en México

En la última década han existido diversos esfuerzos académicos y legislativos rumbo al reconocimiento del derecho humano a la movilidad en el país. Recientemente, el 11 de diciembre de 2019, el Senado de la República aprobó por unanimidad el dictamen de reforma constitucional que reconoce el derecho humano a la movilidad.<sup>6</sup> El dictamen adiciona un párrafo al artículo 4 constitucional que dice:

***“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”***

Esta propuesta de reforma modifica también los siguientes artículos constitucionales: 73, dotando la facultad del Congreso de la Unión para expedir las leyes que establezcan la concurrencia en materia de movilidad y seguridad vial; y 115, adicionando los planes en materia de movilidad y seguridad vial como facultad del Municipio; y, 122, agregando las materias de movilidad y seguridad vial a las atribuciones del Consejo de Desarrollo Metropolitano, a las de asentamientos humanos, protección al ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico, transporte, tránsito, entre otras. El curso de este proceso legislativo continúa en la discusión y votación en la Cámara de Diputados, que podría devolverse con modificaciones a la cámara de origen. Posteriormente y en su caso, se enviará la propuesta de reforma para su aprobación a los 32 congresos locales de la República, de los cuales se requiere el visto bueno de al menos 17 legislaturas de las entidades federativas para ser promulgada y publicada.

<sup>6</sup> [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/2/2019-12-11-1/assets/documentos/Dict\\_Puntos\\_Movilidad\\_y\\_SegVial.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/2/2019-12-11-1/assets/documentos/Dict_Puntos_Movilidad_y_SegVial.pdf) Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019

Ante el inminente reconocimiento constitucional del derecho humano a la movilidad en México, vale la pena indagar en el contenido normativo de este derecho, considerando que no existe antecedente internacional del reconocimiento constitucional del derecho humano a la movilidad. “La apuesta por reconocer un derecho humano a la movilidad implica para la teoría jurídica la identificación del contenido normativo de este derecho, con el fin de poder exponer con posterioridad las obligaciones que el Estado tiene frente a él. [...]”<sup>7</sup> La construcción de un derecho hacia su reconocimiento implica un análisis normativo del contenido de este derecho, y así reconocer las obligaciones del Estado y las personas frente a él. Se reconoce un momento de coyuntura en México en el que existe consenso sobre la importancia de la movilidad para una vida digna y de creación normativa en la materia que avanza hacia su efectiva implementación.

Es cierto que el reconocimiento expreso de un derecho humano hace más efectivas su implementación y acceso a su ejercicio y garantía. Pero incluso ante la falta de reconocimiento expreso de un derecho, es su núcleo normativo lo que lo sustenta. Los derechos humanos no son principios o reglas rígidas; su interpretación atiende a la universalidad de los mismos, tal como la Corte Interamericana señaló en su sentencia del Caso Masacre de Mapiripán vs Colombia, haciendo referencia a los tratados internacionales de derechos humanos: “[...] son instrumentos vivos, cuya interpretación tiene que acompañar la evolución de los tiempos y las condiciones de vida actuales, interpretación evolutiva que es consecuente con las reglas generales de interpretación consagradas en el artículo 29 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, así como las establecidas por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. De ahí que dichos derechos, dentro de sus límites, son inalterables, es decir, que su núcleo esencial es intangible.”<sup>8</sup>

Coincide la teoría al señalar que si bien la movilidad como derecho se encuentra en proceso de configuración, requiere una atención inmediata ante el escenario territorial de crecimiento y desarticulación de los sistemas de movilidad que predomina en gran parte de las ciudades y regiones del mundo.<sup>9</sup> Es por ello que independientemente de su reconocimiento expreso en determinado orden jurídico, debemos referirnos al derecho a la movilidad, cuya existencia atiende al veloz cambio y complejización de las dinámicas humanas en sus entornos cotidianos.

---

<sup>7</sup> Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), Op. Cit., p. 34.

<sup>8</sup> Tesis: I.4o.A.9 K (10a.) Tribunales Colegiados de Circuito, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Libro XIX, t. 3, Abril de 2013, p. 2254.

<sup>9</sup> Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), Op. Cit., p.29.

El derecho a la movilidad representa una evolución del derecho a la libertad de tránsito, en su relación con el derecho a un medio ambiente sano, entre otros relacionados e interdependientes como vida y salud, desarrollo sostenible, vivienda, cultura, educación y trabajo.

Esta interpretación del contenido del derecho a la movilidad atiende también al principio señalado en el párrafo constitucional primero de interdependencia e indivisibilidad, el cual implica que los derechos humanos necesariamente se complementan, potencian y refuerzan recíprocamente. La movilidad, como hemos visto, forma parte de los derechos indispensables para una vida digna, interrelacionados entre sí. Ante la actual falta de reconocimiento expreso del derecho a la movilidad, a primera vista no se conocen ni su núcleo duro ni sus elementos. Resulta entonces necesario realizar un ejercicio de interpretación de varios derechos, los cuales en conjunto brindan soporte jurídico a la construcción del derecho a la movilidad. En ese sentido procederemos a realizar una construcción del núcleo constitucional del derecho a la movilidad.

## Núcleo jurídico el derecho a la movilidad

### Derecho a un medio ambiente sano

El primer elemento de estudio relacionado con la movilidad es el artículo 4 constitucional que prevé el derecho a un medio ambiente sano:

#### Art. 4. ...

Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.

...

En ese sentido, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación señaló que “El derecho a vivir en un medio ambiente sano es un auténtico derecho humano que entraña la facultad de toda persona, como parte de una colectividad, de exigir la protección efectiva del

medio ambiente en el que se desarrolla, pero además protege a la naturaleza por el valor que tiene en sí misma, lo que implica que su núcleo esencial de protección incluso va más allá de los objetivos más inmediatos de los seres humanos”.<sup>10</sup> Es decir es un derecho que entraña por un lado la obligación del Estado de proteger el medio ambiente por ser un destinatario en sí mismo, mediante medidas de hacer o no hacer, por parte de todas las autoridades del país, y por otro lado, el derecho de todas las personas a gozar de él para lograr su pleno desarrollo y bienestar. Teniendo entonces dos bienes jurídicos protegidos por este derecho, el medio ambiente en sí mismo y el pleno desarrollo y bienestar de las personas en el ambiente.

Como hemos señalado, uno de los elementos centrales del fenómeno de la movilidad es el sector transporte. Este sector es el principal generador de emisiones de gases de efecto invernadero en nuestro país; el sector que en sus condiciones actuales representa un mayor detrimento al medio ambiente, tanto en perjuicio de la vida humana como del ambiente en sí mismo.

Adicionalmente, debemos entender a la movilidad como uno de los elementos componentes del ambiente, pues la movilidad constituye parte del entorno en el cual se desenvuelve la vida. Entonces, las condiciones de movilidad determinan también las condiciones del ambiente en el que vivimos como entorno de desenvolvimiento de nuestras libertades.

La movilidad se relaciona también con otros derechos humanos contenidos en el texto del artículo 4 constitucional. En primer lugar, se relaciona con el derecho a la salud, la cual puede ser afectada, tanto por la calidad del aire, como por los accidentes provocados por la inseguridad vial, las enfermedades cardiovasculares causadas por el sedentarismo, entre otros factores. Así, la movilidad se relaciona estrechamente con el derecho a una vivienda digna y decorosa, pues el lugar que habitamos determina cómo, cuánto y a dónde nos movemos; los derechos a la cultura, la educación y el trabajo, pues la movilidad funge como un derecho cuyo ejercicio condiciona la forma en la que se accede a otros derechos; y finalmente, el derecho a la cultura física y el deporte, en el cual influyen algunos modos de movilidad.

---

<sup>10</sup> Tesis: 1a. CCLXXXIX/2018 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 61, t. 1, Diciembre de 2018, p. 309.

## Derecho a la libertad de tránsito

El derecho a la libertad de tránsito funge un papel fundamental en la construcción del derecho a la movilidad, ya que consagra la posibilidad de toda persona de viajar por el territorio sin ninguna restricción más que las que impongan las leyes:

**Artículo 11.** Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

...

Destacamos que el Comité de Derechos Humanos de la Organización de las Naciones Unidas en su Observación General No. 27 consideró que “La libertad de circulación es una condición indispensable para el libre desarrollo de la persona”.<sup>11</sup> Sin embargo este derecho humano acepta restricciones las cuales están ligadas a los principios de legalidad y necesidad, pero en ningún caso discriminatorias.<sup>12</sup> Estas restricciones están ligadas a la posible colisión de otros bienes jurídicos como la seguridad nacional, la seguridad u orden público, la salud pública o los derechos y libertades de los demás.<sup>13</sup>

La Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), mediante su Segunda Sala<sup>14</sup> reitera que la garantía de libertad de tránsito contenida en el artículo 11 de la CPEUM consiste en el derecho de todo individuo a viajar por el territorio del país sin mayor limitación que aquellas impuestas por la ley, y abunda que se salvaguarda a los individuos, y no a los vehículos automotores a través de los cuales se desplazan. Podemos concluir que, en relación con el derecho al libre

<sup>11</sup> Comité de Derechos Humanos, Observación General No. 27, párr. 1.

<sup>12</sup> Comité de Derechos Humanos, Observación General No. 27, párr. 18. Esta conclusión vale, asimismo, para la libertad de residencia y circulación.

<sup>13</sup> Artículos 12.3 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y 22.3 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

<sup>14</sup> Tesis: 2a./J. 192/2009, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, t. XXX, Diciembre de 2009, p. 359.

tránsito, la movilidad puede considerarse un elemento de libertad de desplazamiento o movimiento intrincado en la libertad de tránsito en el territorio.

### **Derecho a un desarrollo nacional integral y sustentable**

El sistema general de planeación del desarrollo nacional establecido en el artículo 25 constitucional tiene una injerencia directa en las políticas públicas en materia de movilidad desarrolladas por los distintos niveles de gobierno, cuya autonomía tiene un impacto directo en la relación de la planeación de las distintas jurisdicciones.

Adicionalmente, tomando en cuenta el objetivo 7 de los Objetivos de Desarrollo del Milenio de la ONU del año 2000, México incorporó expresamente en su texto constitucional que el desarrollo tiene que ser, además de integral, sustentable, incorporando los principios del desarrollo sostenible en las políticas y los programas nacionales.

**Artículo 25.** Corresponde al Estado la rectoría del **desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable**, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo.

Este artículo constitucional impacta directamente en la construcción del derecho a la movilidad, ya que aparejado al derecho a la libertad de tránsito y al medio ambiente sano, el Estado se encuentra obligado a que todas las políticas y programas de desarrollo sean sustentables, y que además promuevan la libertad y dignidad de todos los individuos, grupos y clases sociales. Este artículo constitucional resulta indispensable para lograr los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático, así como los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

### **Derecho a la propiedad privada**

Este derecho tiene un impacto profundo en la complejización de los centros de población y asentamientos humanos, y tiene un papel central en la construcción del derecho a la movilidad.



En función de las modalidades que establezca la autoridad a la propiedad privada y al aprovechamiento de los recursos naturales, es que se trazarán los mecanismos de libre movilidad para que se logre el pleno desarrollo y bienestar de las personas. Preservando el ambiente, todas las personas pueden tener libre y equitativo acceso a la propiedad privada, así como a los bienes nacionales, servicios y actividades económicas en el territorio.

**Artículo 27.** La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

Las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización.

La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico; para el fraccionamiento de los latifundios; para disponer, en los términos de la ley reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad rural; para el fomento de la agricultura, de la ganadería, de la silvicultura y de las demás actividades económicas en el medio rural, y para evitar la destrucción de los elementos naturales y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad.

La movilidad, como elemento necesario para una vida digna, resulta de interés público para limitar la propiedad del territorio y los bienes nacionales susceptibles de apropiación. Asimismo, ella podrá ser limitada con fines de desarrollo equilibrado, mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana, ordenamiento de los asentamientos humanos, obras públicas y planeación, todos elementos relacionados con la movilidad de las personas.

En relación con otros derechos que podrían estar relacionados con la movilidad, la SCJN en sentencia de 11 de agosto de 2016, que resuelve Acción de inconstitucionalidad 96/2014 y su acumulada 97/2014, la SCJN analizó la constitucionalidad de diversos preceptos de la Ley de Movilidad del Distrito Federal. Al reconocer los derechos a la no discriminación, legalidad y libre circulación, en el contexto de la movilidad señala que: “[...] dada la interdependencia que existe entre los derechos humanos, estas libertades y principios están íntimamente relacionados con los derechos a la libertad de expresión y reunión, máxime cuando son utilizados como manifestaciones públicas. La libre circulación denota la capacidad que tiene cualquier habitante de este país para circular libremente por él, incluyendo el traslado a partir de vías de comunicación como bienes de dominio público.”<sup>15</sup> Se reconoce la relación entre diversos derechos humanos en el contexto de las manifestaciones públicas, resaltando la libre circulación en ejercicio de las libertades de expresión y reunión, relacionados todos con la movilidad.

Es en el conjunto de estos derechos humanos reconocidos en nuestra Constitución, entre otros, que reside el derecho a la movilidad. Una vez construido el núcleo constitucional del derecho a la movilidad en relación con ambiente, salud, vivienda, libertad de movimiento, desarrollo sostenible, territorio, limitaciones a la propiedad, resulta necesario abordar la protección internacional del derecho a la movilidad, parte integrante del régimen constitucional mexicano.

#### Tabla de derechos humanos y movilidad

DERECHO HUMANO	PRECEPTO CONSTITUCIONAL	RELACIÓN CON LA MOVILIDAD
<b>Vida digna</b>	<p>Artículo 1</p> <p>En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, [...]</p>	<p>Los derechos humanos tienen como objetivo primordial la protección de la vida en condiciones de dignidad.</p>

<sup>15</sup> Sentencia de 11 de agosto de 2016, que resuelve: Acción de inconstitucionalidad 96/2014 y su acumulada 97/2014, párrafo 213. Publicada en Diario Oficial de la Federación el 13 de octubre de 2016: [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5456567&fecha=13/10/2016](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5456567&fecha=13/10/2016) Fecha de consulta 15 de diciembre de 2019.

DERECHO HUMANO	PRECEPTO CONSTITUCIONAL	RELACIÓN CON LA MOVILIDAD
<b>Vida digna</b>	<p>Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán [...] favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.</p> <p>...</p> <p>Queda prohibida toda discriminación [...] que atente contra la dignidad humana.</p>	
<b>Salud</b>	<p>Artículo 4, párrafo cuarto</p> <p>Toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La Ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general</p>	<p>La salud puede ser afectada por la calidad del aire, los accidentes provocados por la inseguridad vial, y las enfermedades cardiovasculares causadas por el sedentarismo.</p>
<b>Medio ambiente sano</b>	<p>Artículo 4, párrafo quinto</p> <p>Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho.</p>	<p>La movilidad es un elemento componente del ambiente, pues ésta constituye parte del entorno en el cual se desenvuelve la vida, Además, el transporte (elemento de la movilidad) es el principal generador de emisiones de gases de efecto invernadero en México.</p>
<b>Vivienda digna y decorosa</b>	<p>Artículo 4, párrafo séptimo</p> <p>Toda familia tiene derecho a disfrutar de vivienda digna y decorosa. La Ley establecerá los instrumentos y apoyos necesarios a fin de alcanzar tal objetivo.</p>	<p>El lugar en el que habitamos, determina cómo, cuánto y a dónde nos movemos.</p>

DERECHO HUMANO	PRECEPTO CONSTITUCIONAL	RELACIÓN CON LA MOVILIDAD
<b>Cultura</b>	<p>Artículo 4, párrafo doceavo</p> <p>Toda persona tiene derecho al acceso a la cultura y al disfrute de los bienes y servicios que presta el Estado en la materia, así como el ejercicio de sus derechos culturales.</p>	<p>La movilidad es un fenómeno necesario para el ejercicio de derechos humanos diversos, como lo es la cultura. Es necesario movernos para acceder a espacios y centros de cultura.</p>
<b>Cultura física y deporte</b>	<p>Artículo 4, párrafo treceavo</p> <p>Toda persona tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte. Corresponde al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia.</p>	<p>Algunos modos de movilidad, como la peatonal y la ciclista, aportan al disfrute de la cultura física y el deporte.</p>
<b>Manifestación de ideas. Asociación y reunión pacíficas.</b>	<p>Artículo 6</p> <p>La manifestación de las ideas no será objeto de ninguna inquisición judicial o administrativa, sino en el caso de que ataque a la moral, la vida privada o los derechos de terceros, provoque algún delito, o perturbe el orden público; el derecho de réplica será ejercido en los términos dispuestos por la ley. El derecho a la información será garantizado por el Estado.</p> <p>Artículo 9</p> <p>No se podrá coartar el derecho de asociarse o reunirse pacíficamente con cualquier objeto lícito.</p>	<p>La libertad de expresión y la libre asociación y reunión, máxime cuando son utilizados como manifestaciones públicas, son expresiones de la libre circulación de las personas en el territorio.</p> <p>Cabe destacar que la SCJN reconoce que en la libre circulación existe protección jurídica a la persona, y no al vehículo en el que se desplaza.</p>

DERECHO HUMANO	PRECEPTO CONSTITUCIONAL	RELACIÓN CON LA MOVILIDAD
<b>Libre tránsito</b>	<p>Artículo 11</p> <p>Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia.</p>	<p>La movilidad puede considerarse el elemento de libertad de desplazamiento o movimiento intrincado en la libertad de tránsito en el territorio.</p>
<b>Desarrollo nacional integral y sustentable</b>	<p>Artículo 25</p> <p>Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable.</p>	<p>El Estado se encuentra obligado a que todas las políticas y programas relacionados con el desarrollo sean sustentables.</p>
<b>Propiedad privada y asentamientos humanos</b>	<p>Artículo 27</p> <p>La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.</p> <p>La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos</p>	<p>La movilidad, como elemento necesario para una vida digna, podría resultar de interés público para limitar la propiedad del territorio y los bienes nacionales susceptibles de apropiación. Asimismo, la propiedad privada podrá ser limitada con fines de desarrollo equilibrado, mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana, ordenamiento de los asentamientos humanos, obras públicas y planeación, todos ellos elementos relacionados con la movilidad.</p>

DERECHO HUMANO	PRECEPTO CONSTITUCIONAL	RELACIÓN CON LA MOVILIDAD
<b>Propiedad privada y asentamientos humanos</b>	y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico.	
Aunque no expresamente, están relacionados con la movilidad otros derechos como la educación y el trabajo.		Tal como en el caso de la cultura, la movilidad es un derecho cuyo ejercicio condiciona la forma en la que se accede a estos derechos.

## TRATADOS INTERNACIONALES

Debemos partir por mencionar que el artículo 133 de la Constitución mexicana establece la supremacía constitucional como la base del sistema normativo mexicano: “Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión”. A este respecto, ha existido cierto debate alrededor de qué normas se encuentran insertas en el texto constitucional supremo. Principalmente, a propósito del artículo 1 de la CPEUM que establece que “todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte”, con lo cual se integra el llamado bloque de constitucionalidad en materia de derechos humanos.

Es decir, todos los tratados de derechos humanos se integran al texto constitucional y reciben la misma protección jurisdiccional que a los expresamente previstos en la CPEUM. La única restricción sería que un derecho humano de fuente convencional se encuentre en franca contradicción a uno previsto expresamente por el texto constitucional mexicano y no pueda ser interpretado en que favorezca “en todo tiempo a las personas la protección más amplia”. Es así que los tratados internacionales forman parte de la Ley Suprema que el Estado mexicano debe cumplir e implementar. En abono y cohesión con lo establecido en la Constitución, analizaremos el derecho internacional aplicable en México en su relación con la movilidad. Principalmente en cuanto a lo contenido en instrumentos internacionales.

Generalmente, los instrumentos o tratados internacionales se clasifican por su obligatoriedad en: instrumentos soft law (de derecho suave o blando) que carecen de obligatoriedad per se, como son las declaraciones, principios u objetivos, e instrumentos hard law (derecho duro) con el rigor jurídico de una norma obligatoria, como son los tratados, convenciones o acuerdos.<sup>16</sup> El derecho internacional no se crea por el carácter vinculante de los instrumentos, sino por su influencia en la práctica de los Estados, o por ser evidencia de opinio juris [convicción de obligatoriedad] de nuevas normas y normas emergentes o del derecho existente, elementos presentes en instrumentos no vinculantes de soft law<sup>17</sup>. Incluso los instrumentos internacionales que no tienen un carácter vinculante, sientan principios y guías que influyen en la práctica de los Estados.

Habiendo sentado las bases de obligatoriedad del derecho internacional en nuestro sistema jurídico, analizamos en adelante el derecho a la movilidad en el contexto del derecho internacional de obligatoria observancia en nuestro país. Comenzaremos por mencionar algunas declaraciones de principios donde podemos rastrear el surgimiento del derecho a la movilidad en el contexto internacional. La concepción del derecho a la movilidad en el ámbito internacional tiene su origen en declaraciones de principios como la Declaración Universal de Derechos

---

<sup>16</sup> Nava Escudero, César, *Estudios ambientales*, 3a Ed. UNAM, México, 2018, p. 208.

<sup>17</sup> Cfr. Boyle, Alan, *Soft Law in International Law-Making*, en Evans, Malcolm D. (Ed.), *International Law*, 4a Ed., Oxford University Press, 2014, p. 122. La cita original, en inglés, se lee: “What all of this suggests is that the non-binding form of an instrument is of relatively limited relevance in the context of customary international law-making. Treaties do not generate or codify customary law because of their binding form but because they either influence State practice and provide evidence of opinio juris for new or emerging rules, or because they are good evidence of what the existing law is. In many cases this is no different from the potential effect of non-binding soft law instruments.”

Humanos<sup>18</sup>, primer instrumento sobre los derechos humanos, que desde 1948 reconoce a todas las personas los derechos a circular libremente y elegir su vivienda en el territorio; a reunirse y asociarse; a disfrutar de su tiempo libre; a una vida que le asegure la salud el bienestar y la vivienda; y, a tomar parte en la vida cultural de la comunidad, entre otros.

En relación con el ambiente y el cambio climático, la teoría ubica el surgimiento del derecho ambiental internacional y del derecho humano a un medio ambiente sano en la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972<sup>19</sup>, conocida como la Declaración de Estocolmo, que declaran como principios comunes de la humanidad:

Derecho a la libertad, la igualdad y el disfrute de condiciones de vida adecuadas en un medio ambiente de calidad para una vida digna. La planificación del desarrollo para proteger el medio ambiente debe aplicarse la planificación a los asentamientos humanos y la urbanización con miras a evitar daño ambiental y obtener los máximos beneficios para las personas.

También la Declaración de Río en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992, reconoce principios relacionados. Sus principios 1 y 3 reconocen que, en armonía con la naturaleza, el desarrollo sostenible tiene como centro la vida humana, y debe ejercerse respondiendo con equidad a las necesidades de desarrollo y ambientales de las generaciones presentes y futuras. En su principio 4, se declara que, a fin de alcanzar el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente no podrá aislarse del proceso de desarrollo. A su vez, los principios 8 y 10 buscan mejorar la calidad de vida de las personas fomentando políticas demográficas apropiadas para el desarrollo sostenible y con participación e información de toda la población, y el acceso a la justicia en asuntos ambientales. Finalmente, en su principio 11 establece que los Estados deberán promulgar leyes eficaces sobre el medio ambiente que reflejen el contexto ambiental y de desarrollo al que se aplican.

Podemos observar que las declaraciones de derechos reconocen derechos como la vivienda, el medio ambiente sano, el desarrollo sostenible, el libre tránsito en el territorio, y la asociación en espacios públicos, derechos que en su conjunto se relacionan con la movilidad. Además del valor que como principios universales poseen estas declaraciones de derechos humanos, México es

---

<sup>18</sup> Disponible en: <https://www.un.org/es/universal-declaration-human-rights/> Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.

<sup>19</sup> Cfr. Rodríguez, Carlos Aníbal, Op. Cit., p.125.

signatario de todas ellas, por lo que se puede concluir que la movilidad en el territorio mexicano debe orientarse al cumplimiento de los objetivos y principios que contienen la configuración del derecho a una movilidad en libertad, igualdad y sostenibilidad en la suma de estas Declaraciones.

Tras haber identificado el origen del derecho a la movilidad en los grandes referentes mundiales de derechos humanos y ambientales, procedemos a un análisis de otros instrumentos internacionales que conforman la esencia del derecho a la movilidad y su relación con otros derechos en el derecho internacional.

Aunque como admite la teoría “no es fácil distinguir cuándo una norma en un tratado es de hard law y cuándo de soft law (o cuándo es más rigurosa o cuándo es menos suave). Desde luego, hay que atender al origen y características del precepto mismo [...]”<sup>20</sup> Tomando esto en cuenta, se hace una identificación de instrumentos internacionales, agrupándolos por su origen normativo en: instrumentos internacionales vinculantes, e instrumentos internacionales no vinculantes.

## Instrumentos internacionales vinculantes

En materia de derechos humanos, México se encuentra obligado a cumplir con la Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969 (Pacto de San José), interpretada por la Corte Interamericana de Derechos Humanos. De igual forma, México deberá cumplir los protocolos adicionales de esta Convención de los que sea parte, tal como el Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1988 (Protocolo de San Salvador). Resaltamos el artículo 11 del Protocolo, que establece que toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y contar con servicios públicos básicos y que los Estados partes promoverán la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente. Sobre las personas con discapacidad en su artículo 18, el Protocolo establece que los Estados partes se comprometen a incluir de manera

---

<sup>20</sup> Nava Escudero, César, Op. Cit., p. 313.

prioritaria en sus planes de desarrollo urbano la consideración de soluciones a los requerimientos específicos generados por las personas con discapacidad.

En 1992, surge el primer instrumento vinculante en materia de cambio climático, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), adoptada en 1992 y ratificada por México, es un tratado internacional vinculante que funge como estructura y sienta las bases del derecho internacional del cambio climático.

De acuerdo con el artículo 3 de la CMNUCC, como Estado Parte, México tiene derecho al desarrollo sostenible, y deberá promoverlo mediante políticas y medidas para proteger el sistema climático contra el cambio inducido por el ser humano e integrarlo en los programas nacionales de desarrollo.

A su vez, en el artículo 4 del mismo ordenamiento, se establece que los Estados Partes deberán:

...

**b)** Formular, aplicar, publicar y actualizar regularmente programas nacionales y, según proceda, regionales, que contengan medidas orientadas a mitigar el cambio climático, tomando en cuenta las emisiones antropógenas por las fuentes y la absorción por los sumideros de todos los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal, y medidas para facilitar la adaptación adecuada al cambio climático;

**c)** Promover y apoyar con su cooperación el desarrollo, la aplicación y la difusión, incluida la transferencia, de tecnologías, prácticas y procesos que controlen, reduzcan o prevengan las emisiones antropógenas de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal en todos los sectores pertinentes, entre ellos la energía, el transporte, la industria, la agricultura, la silvicultura y la gestión de desechos;

...

Finalmente, resaltamos que el artículo 6 de la Convención Marco, que al promover y apoyar con su cooperación la educación, la capacitación y la sensibilización del público respecto del cambio climático, México deberá promover en los ámbitos subregional y regional, programas de educación y sensibilización del público sobre el cambio climático y sus efectos. Asimismo,



promover el acceso del público a la información y participación en la elaboración de las respuestas adecuadas sobre el cambio climático y sus efectos

La CMNUCC funge como un tratado vinculante “paraguas”, lo que significa que prevé la posibilidad de las Partes para adoptar otros instrumentos obligatorios en el futuro para complementarlo y así lograr una mejor implementación de las obligaciones contenidas en él. De esta forma, en 2016 y con un apoyo internacional sin precedentes entra en vigor el Acuerdo de París bajo el auspicio de la CMNUCC.

El Acuerdo de París del que México es Parte, tiene por objeto, entre otros: mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales; aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero; y, situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero. Esto, logrando que las emisiones mundiales de GEI alcancen su punto máximo lo antes posible.

Tal como señala la CMNUCC, el Acuerdo de París reitera que México determinará sus contribuciones nacionales en la respuesta mundial al cambio climático y la movilidad fundamental para atender las obligaciones de México en materia de cambio climático. El Acuerdo prevé que para reducir rápidamente las emisiones de GEI, se debe actuar de conformidad con la mejor información científica disponible, mediante tecnología, mejora de capacidades, cooperación internacional y medidas de apoyo.

En relación con la CMNUCC y el Acuerdo de París, es relevante analizar las contribuciones nacionalmente determinadas (NDC's, por sus siglas en Inglés) de México en cumplimiento a sus compromisos internacionales. La Contribución de México contiene dos componentes, uno de mitigación y otro de adaptación. El componente de mitigación más vinculado con la movilidad contempla dos tipos de medidas: las no condicionadas, que se refieren a aquellas que el país puede solventar con sus propios recursos, y las medidas condicionadas, que requieren del

establecimiento de un nuevo régimen internacional de cambio climático en el cual México pudiera obtener recursos adicionales y lograr mecanismos efectivos de transferencia de tecnología.<sup>21</sup>

En su actualización de 2015, el NDC de México establece la meta no condicionada de reducir en 22% las emisiones de GEI del país considerando una línea base de emisiones al 2030.<sup>22</sup> Sumando las metas condicionadas, aumentaría a 36%, de las cuales, la reducción en las emisiones del sector transporte representa la más alta reducción planteada de estos gases.<sup>23</sup> Por lo tanto, la movilidad resulta un instrumento fundamental para alcanzar las metas de reducción de gases de efecto invernadero de México.

En relación directa con el derecho a la movilidad en un tratado internacional obligatorio para México, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD) de 2007 reconoce expresamente los derechos humanos de accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad, declarando en sus artículos 9 y 20 respectivamente:

El artículo 9 sobre la accesibilidad señala que los Estados Partes adoptarán medidas para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso en las vías públicas, el transporte, entre otras instalaciones exteriores e interiores. En este sentido, México deberá desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público.

A su vez, el artículo 20 de la CDPcD sobre la movilidad personal, obliga a los Estados Partes a tomar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, facilitando su movilidad mediante tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, poniéndolos a su disposición a un costo asequible.

---

<sup>21</sup> Disponible en: <https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/contribuciones-previstas-y-determinadas-a-nivel-nacional-indc-para-mitigacion-80048> Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.

<sup>22</sup> Disponible en: <https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/mitigacion-al-cambio-climatico-91062> Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.

<sup>23</sup> Disponible en: <https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/contribuciones-previstas-y-determinadas-a-nivel-nacional-indc-para-mitigacion-80048> Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.

En este sentido, la SCJN ha emitido tesis jurisprudenciales interpretando el texto de la CDPcD en el sentido de distinguir ambos derechos, de accesibilidad y movilidad: “la movilidad personal se refiere a las medidas de apoyo a la persona para favorecer su movimiento y desplazamiento, mientras que la accesibilidad viene referida a aquellas medidas dirigidas a facilitar, en lo conducente, al acceso de las personas al entorno físico. Esto es, la movilidad personal se centra en la persona con discapacidad y la accesibilidad al entorno físico en el que se desenvuelve.”<sup>24</sup> En tesis diversa, la SCJN señala: “el derecho humano a la movilidad personal, relacionado con los diversos de vida independiente e integración a la comunidad, revisten una significativa importancia, ya que constituyen un presupuesto para el ejercicio de otros derechos humanos consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en las convenciones internacionales, como, entre otros, la autonomía individual, la igualdad de oportunidades y la no discriminación.”<sup>25</sup>

Como parte de los tratados internacionales obligatorios para nuestro país, es importante tener en cuenta al Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (o “Acuerdo de Escazú”), que firmado pero no ratificado por México, se encuentra en espera de su entrada en vigor. Este tratado tiene como objetivo garantizar la implementación de los derechos de acceso a la información ambiental, participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales y acceso a la justicia en asuntos ambientales; fortalecimiento de las capacidades y la cooperación; y el derecho de las personas de las generaciones presentes y futuras a vivir en un medio ambiente sano y al desarrollo sostenible. Tras su entrada en vigor será fundamental para la protección del derecho a la movilidad y del ambiente en la región.

---

<sup>24</sup> Tesis: 1a. CLVIII/2015 (10a.) Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Primera Sala Libro 18, t. 1, Mayo de 2015, p. 452.

<sup>25</sup> Tesis 1a. CLVI/2015 (10a.) Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Primera Sala, Libro 18, t. 1, Mayo de 2015, p. 451.

## Instrumentos internacionales no vinculantes

Pese a no ser obligatoria su implementación para los Estados firmantes, los instrumentos internacionales no vinculantes, o “soft law”, han probado ser de vital importancia para atender la crisis ambiental. Pese a no ser obligatorios, estos instrumentos sientan principios internacionales que influyen en el comportamiento de los Estados. Es en estos instrumentos suaves que existe reconocimiento expreso del derecho humano a la movilidad y de otros derechos emergentes relacionados en el derecho internacional.

En 2004 se adoptó la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, que aunque enfocada en la vida urbana, reconoce el derecho a la movilidad entre otros derechos relacionados como: vivienda, agua, desarrollo urbano inclusivo y equitativo y la planificación del desarrollo urbano. En su artículo XIII, la Carta reconoce que las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad). También señala que las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y establecer áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día. Finalmente, las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

En el mismo tenor, en 2009 se adoptó la Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes. “La Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes (DUDHE) es un instrumento programático de la sociedad civil internacional dirigido a los actores estatales y a otros foros institucionalizados para la cristalización de los derechos humanos en el nuevo milenio.”<sup>26</sup> En el Artículo 7 de la DUDHE, sobre el derecho a la democracia participativa, se lee:

---

<sup>26</sup> Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, Institut de Drets Humans de Catalunya. Disponible en: <https://www.idhc.org/es/investigacion/publicaciones/derechos-humanos->

“Todos los seres humanos y toda comunidad tienen derecho a participar activamente en los asuntos públicos y a disfrutar de una administración democrática en todos los niveles de gobierno”. A su vez, este derecho humano fundamental comprende los siguientes derechos:

1. El derecho a la ciudad, que asegura que todo ser humano y toda comunidad encuentren en la ciudad las condiciones para su plena realización política, económica, social, cultural y ecológica.

...

6. El derecho a la vivienda y a la residencia, que garantiza a todo ser humano el derecho a mantener su residencia en el lugar donde tiene sus relaciones sociales, en sus entornos significantes, o a tener otro de su libre elección.

7. El derecho al espacio público, a la monumentalidad y a la belleza urbanística, que supone el derecho a un entorno urbano articulado por un sistema de espacios públicos y dotados de elementos de monumentalidad que les den visibilidad e identidad, incorporando una dimensión estética y un urbanismo armonioso y sostenible.

8. El derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, pues toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas.

...

10. El derecho al gobierno metropolitano o plurimunicipal, que garantiza el derecho de toda persona, por razones de participación y de eficacia de la gestión pública, a un gobierno local de proximidad que, en las regiones más urbanizadas, puede tener una dimensión plurimunicipal o metropolitana.

Reiterando que los instrumentos no vinculantes conllevan también obligatoriedad para el comportamiento de los Estados, la definición de derechos contenidos en la Carta y en la

---

[emergentes/declaracion-universal-de-derechos-humanos-emergentes.php](https://www.unhcr.org/refugees/declaracion-universal-de-derechos-humanos-emergentes.php) Fecha de consulta: 15 de octubre de 2019.

Declaración mencionadas en párrafos anteriores fungen como base para la construcción de un derecho humano aún intangible en nuestra constitución como es la movilidad.

Recientemente se han adoptado dos instrumentos no vinculantes que actualmente fungen como guía para el desarrollo sostenible en el planeta: la Agenda 2030, que contiene los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de 2015 y la Nueva Agenda Urbana (NAU) de 2017.

“En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades.”<sup>27</sup> De los mencionados objetivos, resaltamos los objetivos 11, 13 y 17, de fundamental relevancia en el estudio del derecho a la movilidad en nuestro país.

“Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.” Entre otras metas específicas<sup>28</sup>, el objetivo 11 pretende aumentar el número de asentamientos humanos que adopten e implementen políticas y planes para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él. Asimismo, de aquí a 2030 se busca asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados; sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público; aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos. De igual forma, el objetivo 11 pretende acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, fortalecer vínculos entre zonas urbanas, periurbanas y rurales, y lograr asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

---

<sup>27</sup> 17 objetivos para transformar nuestro mundo, Sitio web de la Organización de las Naciones Unidas. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/> Fecha de consulta: 15 de octubre de 2019.

<sup>28</sup> Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/> Fecha de consulta: 15 de octubre de 2019.

Por su parte, el objetivo 13 “Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos” tiene como metas, entre otras<sup>29</sup>, incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales y promover mecanismos para aumentar la capacidad para la planificación y gestión eficaces en relación con el cambio climático en los países menos adelantados mujeres, los jóvenes y las comunidades locales y marginadas. Debemos mencionar también al objetivo 17 “Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible”.

En el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible de 2016 (Hábitat III), se adoptó la Nueva Agenda Urbana que reafirma el compromiso mundial con el desarrollo urbano sostenible como un paso decisivo para el logro del desarrollo sostenible de manera integrada y coordinada a nivel mundial, regional, nacional, subnacional y local, con la participación de todos los actores pertinentes. Los Estados firmantes se comprometen a un cambio de paradigma que:

- a) Reorientará la manera de planificar, financiar, desarrollar, administrar y gestionar las ciudades y los asentamientos humanos.
- b) Reconocerá la función rectora de los Gobiernos nacionales en la definición y aplicación de políticas urbanas inclusivas y eficaces y leyes para el desarrollo urbano sostenible, así como las contribuciones igualmente importantes de los gobiernos subnacionales y locales, de la sociedad civil y otros interesados pertinentes.
- c) Adoptará enfoques de desarrollo urbano y territorial sostenibles e integrados, centrados en las personas, que tengan en cuenta la edad y el género, mediante la aplicación de políticas, la formulación de estrategias, la creación de capacidad y la adopción de medidas a todos los niveles.

Para ello, se propone un Plan de acción basado en las dimensiones integradas e indivisibles del desarrollo sostenible: la dimensión social, la dimensión económica y la dimensión ambiental. Para su aplicación efectiva, se proponen marcos normativos propicios en los planos nacional, subnacional y local, integrados por la planificación y la gestión participativas del desarrollo

---

<sup>29</sup> Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/climate-change-2/> Fecha de consulta: 15 de octubre de 2019.

espacial urbano, y medios de ejecución eficaces, complementados mediante cooperación internacional y actividades de co-creación. Además, se busca consolidar la NAU en políticas urbanas inclusivas, aplicables y participativas, para incorporar el desarrollo urbano y territorial sostenible en las estrategias y los planes integrados de desarrollo con el apoyo de los marcos institucionales y reguladores nacionales, subnacionales y locales, velando por que mantengan vínculos adecuados con mecanismos financieros transparentes y responsables, así como una mayor coordinación y cooperación entre los gobiernos nacionales, subnacionales y locales.

### **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020**

“En marzo de 2010, la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011–2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (A/64/255)<sup>30</sup> con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. La resolución pide a los Estados Miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes.”<sup>31</sup> Se emite un Plan<sup>32</sup> con la finalidad de servir de orientación para facilitar medidas coordinadas y concertadas para el logro de las metas y objetivos del Decenio.

Destacamos otros instrumentos guías o principios que pudieran estar relacionados con la movilidad, mencionados en la misma NAU: la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos en Vancouver (Canadá) en 1976 y en Estambul (Turquía) en 1996, y la aprobación de los Objetivos de Desarrollo del Milenio en 2000, la Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, el Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024, las Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (Trayectoria de Samoa), el Programa de Acción de Estambul en favor de los Países Menos

<sup>30</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)

<sup>31</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2010, p. 8.

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)

<sup>32</sup> [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/spanish.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf)

Adelantados para el Decenio 2011-2020, la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social, y el Programa de Acción de la Conferencia Internacional sobre la Población y el Desarrollo y la Plataforma de Acción de Beijing. Los objetivos generales de éstos son la protección de los derechos humanos y el ambiente en los entornos de asentamientos humanos y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Aunado a ellos, existen instrumentos internacionales de alcances y jurisdicciones diversas que inciden en la movilidad y pueden por lo tanto servir de referencia ante los vacíos legales en la materia.

Es así que todas las disposiciones jurídicas constitucionales y convencionales en estudio son de observancia obligatoria para el Estado mexicano, por lo que cualquier disposición jurídica deberá estar en armonía con los conceptos jurídicos aquí vertidos. Una vez configurado el núcleo jurídico constitucional del derecho a la movilidad, debemos reconocer que éste implica obligaciones específicas de los diversos órdenes de gobierno, que a continuación se analizan.

**Tabla de derecho internacional de la movilidad**

TRATADOS INTERNACIONALES	DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD	ORGANISMO AUSPICIANTE / VIGILANTE
<b>VINCULANTES</b>		
<p>Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969 (Pacto de San José).</p> <p>Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1988 (Protocolo de San Salvador).</p>	<p>Derecho a vivir en un medio ambiente sano y contar con servicios públicos básicos. Los Estados partes promoverán la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente. Sobre las personas con discapacidad, en su artículo 18, el Protocolo establece que los Estados partes se comprometen a incluir de manera prioritaria en sus planes de desarrollo urbano la consideración de soluciones a los requerimientos específicos generados por las personas con discapacidad.</p>	<p>OEA</p> <p>Comisión Interamericana de Derechos Humanos</p> <p>Corte Interamericana de Derechos Humanos.</p>

TRATADOS INTERNACIONALES	DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD	ORGANISMO AUSPICIANTE / VIGILANTE
<b>VINCULANTES</b>		
1992  Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)	Estructura y sienta las bases del derecho internacional del cambio climático. Reconoce el derecho al desarrollo sostenible, que se deberá promover mediante políticas y medidas para proteger el sistema climático contra el cambio inducido por el humano.	ONU
2016  Acuerdo de París	Objetos: Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales. Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero. Situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.	ONU - CMNUCC
2007  Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD)	Reconoce expresamente los derechos humanos de accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad.	ONU
2018  Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el	Derechos de acceso a la información ambiental, participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales y acceso a la justicia en asuntos ambientales	ONU - CEPAL

TRATADOS INTERNACIONALES	DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD	ORGANISMO AUSPICIANTE / VIGILANTE
<b>VINCULANTES</b>		
<p>Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe</p> <p>(Acuerdo de Escazú)</p> <p>Firmado, pero no ratificado por México.</p>	<p>Fortalecimiento de las capacidades y la cooperación. El derecho de las personas de las generaciones presentes y futuras a vivir en un medio ambiente sano y al desarrollo sostenible.</p>	<p>ONU</p>
<p>2007</p> <p>Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD)</p>	<p>Reconoce expresamente los derechos humanos de accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad.</p>	<p>ONU</p>
<p>2018</p> <p>Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe</p> <p>(Acuerdo de Escazú)</p> <p>Firmado, pero no ratificado por México.</p>	<p>Derechos de acceso a la información ambiental, participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales y acceso a la justicia en asuntos ambientales</p> <p>Fortalecimiento de las capacidades y la cooperación. El derecho de las personas de las generaciones presentes y futuras a vivir en un medio ambiente sano y al desarrollo sostenible.</p>	<p>ONU - CEPAL</p>
<b>NO VINCULANTES</b>		
<b>DECLARACIONES</b>		
<p>Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948</p>	<p>Derechos a circular libremente y elegir su vivienda en el territorio; a reunirse y asociarse; a disfrutar de su tiempo libre; a una vida</p>	<p>ONU</p>

TRATADOS INTERNACIONALES	DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD	ORGANISMO AUSPICIANTE / VIGILANTE
<b>NO VINCULANTES</b>		
	que le asegure la salud el bienestar y la vivienda; y, a tomar parte en la vida cultural de la comunidad.	ONU
Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972	Derecho a la libertad, la igualdad y el disfrute de condiciones de vida adecuadas en un medio ambiente de calidad para una vida digna. En la planificación del desarrollo para proteger el medio ambiente debe aplicarse la planificación a los asentamientos humanos y la urbanización con miras a evitar daño ambiental y obtener los máximos beneficios para las personas.	ONU
Declaración de Río en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992	Sus principios 1 y 3 reconocen que, en armonía con la naturaleza, el desarrollo sostenible tiene como centro la vida humana, y debe ejercerse respondiendo con equidad a las necesidades de desarrollo y ambientales de las generaciones presentes y futuras. En su principio 4, se declara que, a fin de alcanzar el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente no podrá aislarse del proceso de desarrollo. A su vez, los principios 8 y 10 buscan mejorar la calidad de vida de las personas fomentando políticas demográficas apropiadas para el desarrollo sostenible y con participación e información de toda la población, y el acceso a la justicia en asuntos ambientales.	ONU

TRATADOS INTERNACIONALES	DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD	ORGANISMO AUSPICIANTE / VIGILANTE
<b>NO VINCULANTES</b>		
	Finalmente, en su principio 11 establece que los Estados deberán promulgar leyes eficaces sobre el medio ambiente que reflejen el contexto ambiental y de desarrollo al que se aplican.	
<b>GUÍAS O PRINCIPIOS</b>		
2004 - 2005  Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad	Derecho a la ciudad, reconoce el derecho a la movilidad, entre otros derechos relacionados como la vivienda, agua, desarrollo urbano inclusivo y equitativo y la planificación del desarrollo urbano.	Foro Social de las Américas – Quito, Julio 2004  Foro Mundial Urbano – Barcelona, Octubre 2004  Foro Social Mundial – Porto Alegre, Enero 2005
2009  Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes	Derecho a la democracia participativa  El derecho a la ciudad  El derecho a la movilidad local y a la accesibilidad  gobierno metropolitano o plurimunicipal	Sociedad civil
2015  Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible	Objetivo 11  Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.	ONU

TRATADOS INTERNACIONALES	DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD	ORGANISMO AUSPICIANTE / VIGILANTE
<b>NO VINCULANTES</b>		
<b>GUÍAS O PRINCIPIOS</b>		
<p>2016</p> <p>Nueva Agenda Urbana</p>	<p>Reafirma el compromiso mundial con el desarrollo urbano sostenible como un paso decisivo para el logro del desarrollo sostenible de manera integrada y coordinada a nivel mundial, regional, nacional, subnacional y local, con la participación de todos los actores pertinentes.</p>	<p>ONU - HABITAT</p>
<p>2010</p> <p>Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020</p>	<p>Pide a los Estados Miembros llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes. Se emite un Plan con la finalidad de servir de orientación para facilitar medidas coordinadas y concertadas para el logro de las metas y objetivos del Decenio.</p>	<p>ONU – Organización Mundial de la Salud (OMS)</p>

# ANÁLISIS COMPETENCIAL EN RELACIÓN CON LA MOVILIDAD



# COMPETENCIAS CONSTITUCIONALES EN MATERIA DE MOVILIDAD

Tal como se ha evidenciado a lo largo de la construcción del derecho a la movilidad en capítulos anteriores, éste se compone de diversos derechos difuminados en el texto constitucional y convencional, y de esa misma forma la titularidad de su cumplimiento también se encuentra desvanecida entre los tres órdenes de gobierno y un gran número de autoridades administrativas.

Independientemente del posterior análisis respecto de la normativa federal y estatal de las autoridades responsables de articular la efectividad del derecho a la movilidad, resulta necesario hacer un análisis competencial constitucional, de tal forma que podamos desentramar las responsabilidades y funciones en materia de movilidad en la República Mexicana.

Ninguna acción legislativa o de política pública será eficaz si no existe claridad respecto de las responsabilidades y funciones de cada autoridad para actuar hacia el pleno respeto y cumplimiento de los derechos de las personas, en este caso la movilidad. Si no existe claridad en las responsabilidades y funciones no pueden plantearse verdaderos esquemas de coordinación, o incluso la asignación presupuestaria adecuada y su consecuente gasto eficiente, menos aún pensar en esquemas sancionadores para malas prácticas.

Uno de los objetivos amplios de un ejercicio de armonización nacional en materia de movilidad debe contemplar sin duda la fijación de roles y responsabilidades claras para poder así contar con un marco sólido para la rendición de cuentas, sobre la base de resultados concretos.

## **Competencia Federal**

Atendiendo al llamado pacto federal previsto en el artículo 124 de la CPEUM, las facultades que no son expresamente federales, se entienden reservadas a las entidades federativas en sus

respectivas competencias. Bajo este criterio, se inicia el análisis en materia federales y general en relación con la movilidad en el artículo 73 constitucional, facultades del Congreso de la Unión:

- **Fracción XVII:** Es competencia federal dictar leyes sobre vías generales de comunicación, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.
- **Fracción XIX:** Para fijar las reglas a que debe sujetarse la ocupación y enajenación de terrenos baldíos y el precio de estos.
- **Fracción XXIX:** Para establecer contribuciones: 4o. Sobre servicios públicos concesionados o explotados directamente por la Federación; y 5o. Especiales sobre Gasolina y otros productos derivados del petróleo; Las entidades federativas participarán en el rendimiento de estas contribuciones especiales, en la proporción que la ley secundaria federal determine. Las legislaturas locales fijarán el porcentaje correspondiente a los Municipios, en sus ingresos por concepto del impuesto sobre energía eléctrica.
- **Fracción XXIX-C:** Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución;
- **Fracción XXIX-D:** Para expedir leyes sobre planeación nacional del desarrollo económico y social, así como en materia de información estadística y geográfica de interés nacional;
- **Fracción XXIX-G:** Para expedir leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de los gobiernos de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de protección al ambiente y de preservación y restauración del equilibrio ecológico.
- **Fracción XXIX-Z:** Para expedir la ley general que establezca los principios y bases a los que deberán sujetarse los órdenes de gobierno, en el ámbito de su respectiva competencia, en materia de justicia cívica e itinerante.

La justicia cívica es relevante en materia de movilidad por cuanto a la cultura vial y la seguridad de todos los usuarios de los sistemas de movilidad, así como los mecanismos de reparación del daño y fomento de la responsabilidad de los servidores públicos viales al respecto. Aun cuando los transitorios de la reforma constitucional al artículo 73 que incorpora la facultad de legislar al Congreso de la Unión sobre esta materia establecen un plazo para la emisión de dicha ley, el Senado y la Cámara de Diputados no han cumplido con esta obligación.

### **Competencia estatal**

Teniendo en cuenta el contenido del artículo 124 constitucional y a falta de competencias expresas para las entidades federativas, se interpreta que en materia de movilidad cuentan al menos con aquellas contenidas en leyes generales de coordinación en la concurrencia. La Constitución nos orienta en identificar competencias locales en materia de movilidad, en aquellas facultades concurrentes establecidas en el citado artículo 73. Es así que será en las siguientes materias que los poderes legislativos estatales deberán emitir una Ley local para articular a su administración pública estatal en su cumplimiento:

- Asentamientos humanos.
- Protección al ambiente y de preservación y equilibrio ecológico (de las cuales derivan competencias relacionadas al cambio climático).
- Justicia cívica e itinerante.

Sin embargo, las fracciones XXIX-C y XXIX-G de dicho artículo señalan que se establecerán la concurrencia de los tres órdenes de gobierno, incluyendo a los Municipios en el ámbito de sus respectivas competencias. No obstante, debido a que a nivel estatal la constitución general es omisa, se vuelve necesario continuar con el análisis de las competencias municipales para entonces poder excluir de las federales y de las municipales, a las estatales.

### **Competencia municipal**

Aun cuando existen diversos instrumentos jurídicos a nivel federal y estatal, cabe resaltar que el derecho a la movilidad tiene su fundamento articulador real a nivel municipal, ya que es el Municipio quien se encarga de regular las materias más cercanas a la población, atendiendo a las dinámicas y características particulares de cada localidad del país. La movilidad en particular

tiene que articularse alrededor de las características geográficas, productivas, climatológicas, económicas, entre otras, de cada Municipio, por ser sistemas de movilidad en sí mismos.

Al respecto, la constitución establece en su artículo 115:

**Artículo 115.** Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:

...

**II.** Los municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley.

Los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.

Los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar reglamentos y circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal sobre los servicios públicos de su competencia. Asimismo, dicha fracción señala que todos esos instrumentos materialmente legislativos, deberán establecer las bases generales para la administración pública municipal.

La fracción III del artículo 115 enlista las funciones y servicios públicos a cargo de los municipios, dentro de los cuales destacan para efectos de la movilidad:

- Calles, parques y jardines y su equipamiento;
- Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito;
- Los demás que las legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socio-económicas de los Municipios, así como su capacidad administrativa y financiera.



De entre los servicios públicos mencionados en el artículo 115, se anticipa que la Constitución no define al transporte como tal. Veremos que otras disposiciones jurídicas asumen al transporte como un servicio público. Destacamos de esta situación jurídica que la CPEUM faculta a los congresos locales para determinar servicios públicos como podría ser el transporte, quien finalmente ante la incertidumbre podría determinar en ese u otro sentido.

Se interpreta que las atribuciones de servicios públicos son originariamente municipales. Aunque vemos algunas competencias de servicios públicos relacionadas con la movilidad para el Municipio como es el tránsito y el espacio público, no se denominan servicios públicos ni a la movilidad ni al transporte, por ejemplo. Asimismo, el artículo 115 continúa:

Sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales.

Los Municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan. En este caso y tratándose de la asociación de municipios de dos o más Estados, deberán contar con la aprobación de las legislaturas de los Estados respectivas. Así mismo cuando a juicio del ayuntamiento respectivo sea necesario, podrán celebrar convenios con el Estado para que éste, de manera directa o a través del organismo correspondiente, se haga cargo en forma temporal de algunos de ellos, o bien se presten o ejerzan coordinadamente por el Estado y el propio municipio;

...

De ello se desprende que los órdenes federal y de las entidades federativas podrán regular sobre el desempeño o prestación de servicios a cargo del Municipio. Asimismo, el artículo 115 establece que los municipios podrán coordinarse entre ellos para la eficaz prestación de servicios o ejercicio de funciones, y podrán también celebrar convenios con la entidad federativa para que ésta se haga cargo en forma temporal de alguno de ellos. Veremos adelante que las facultades municipales pueden ser coordinadas con los diversos órdenes de gobierno, o delegadas temporalmente a las entidades federativas.

Por otro lado, la fracción IV del artículo 115 de la Constitución señala que “Los municipios administrarán libremente su hacienda, la cual se formará de los rendimientos de los bienes que les pertenezcan, así como de las contribuciones y otros ingresos que las legislaturas establezcan a su favor...”, aquellas contribuciones relacionadas con la movilidad son las siguientes:

- Las contribuciones, incluyendo tasas adicionales, que establezcan los Estados sobre la propiedad inmobiliaria, de su fraccionamiento, división, consolidación, traslación y mejora así como las que tengan por base el cambio de valor de los inmuebles;
- Los ingresos derivados de la prestación de servicios públicos a su cargo.

Más adelante, en la fracción V de dicho artículo, la Constitución establece las facultades ejecutivas del Municipio, de las cuales, prácticamente todas se encuentran relacionadas con la movilidad:

- Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;
- Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales;
- Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales de la materia. Cuando la Federación o los Estados elaboren proyectos de desarrollo regional deberán asegurar la participación de los municipios;
- Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales;
- Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana;
- Otorgar licencias y permisos para construcciones;
- Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas y en la elaboración y aplicación de programas de ordenamiento en esta materia;
- Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial;
- Celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales.

Aunque no es expreso en señalar al transporte como un servicio público, la CPEUM faculta a los municipios para intervenir en la planeación y ejecución de programas de transporte público en su ámbito territorial. Considerando que la CPEUM faculta a las entidades federativas para determinar otros servicios públicos no contenidos en la Constitución, podrá la legislatura local

determinar que el transporte es un servicio público ante el vacío constitucional. En sección posterior se profundiza sobre el transporte como servicio público y su relación con la movilidad.

Por último, la fracción VI del artículo 115 se constituye como el fundamento para garantizar el funcionamiento de las zonas metropolitanas, para lo cual establece que tanto la federación, los estados y los Municipios respectivos deberán planear y regular de manera conjunta y coordinada, el desarrollo de dichas zonas metropolitanas. Este mandato atiende a que cada uno deberá ejercer sus competencias de manera coordinada para también, entre otras cosas, planear y regular el sistema que mejor garantice el pleno cumplimiento al derecho a la movilidad de las personas que habiten en dicha zona metropolitana.

Más adelante, el artículo 116 de la CPEUM establece:

**Artículo 116.** El poder público de los estados se dividirá, para su ejercicio, en Ejecutivo, Legislativo y Judicial, y no podrán reunirse dos o más de estos poderes en una sola persona o corporación, ni depositarse el legislativo en un solo individuo.

Los poderes de los Estados se organizarán conforme a la Constitución de cada uno de ellos, con sujeción a las siguientes normas:

...

**VII.** La Federación y los Estados, en los términos de ley, podrán convenir la asunción por parte de éstos del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, cuando el desarrollo económico y social lo haga necesario.

Los Estados estarán facultados para celebrar esos convenios con sus Municipios, a efecto de que éstos asuman la prestación de los servicios o la atención de las funciones a las que se refiere el párrafo anterior.

...

El artículo reitera la posibilidad de celebrar convenios entre la Federación y las entidades federativas, y de las entidades federativas con los municipios a efecto de prestar servicios o ejercer funciones de su competencia, algunas de las cuales se relacionan con la movilidad.

## Facultades de Coordinación

Finalmente, el artículo 122 de la CPEUM que define a la Ciudad de México como una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa, señala en su apartado C:

La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión.

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

A pesar de que se han discutido diversas iniciativas en la materia durante las últimas dos legislaturas, cabe destacar que el Congreso de la Unión no ha emitido la Ley a la que se refiere esta sección. No obstante, en relación con esta disposición, destaca la iniciativa conjunta de Ley de Desarrollo Metropolitano para la Zona Metropolitana del Valle de México entre la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo, con el apoyo de SEDATU. La iniciativa tiene como objetivo reglamentar el apartado C del Artículo 122 constitucional, para regular mecanismos de coordinación y gobernanza en las alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios mexiquenses y un municipio de Hidalgo.<sup>33</sup>

En lo constitucional, sobre movilidad encontramos una compleja red de competencias y múltiples posibilidades en su implementación. En suma, existen vacíos jurídicos constitucionales sobre la distribución y ejecución de competencias relacionadas con la movilidad. Advertimos un

---

<sup>33</sup> <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/firman-gobiernos-de-cdmx-edomex-e-hidalgo-iniciativa-conjunta-de-ley-del-consejo-de-desarrollo-metropolitano-del-valle-de-mexico>

vacío constitucional en relación con la naturaleza como servicio público del transporte público y falta de claridad en su origen competencial.

Ante los vacíos constitucionales que se han detectado, y en estricta relación con la movilidad, el Pleno de la SCJN emitió en 2011 jurisprudencia obligatoria distinguiendo los servicios de tránsito y transporte, elementos esenciales de la movilidad, así como determinando las atribuciones relativas de los diversos órdenes de gobierno.

### **TRÁNSITO Y TRANSPORTE. DIFERENCIA ENTRE ESOS CONCEPTOS ENTENDIDOS COMO MATERIAS COMPETENCIALES.<sup>34</sup>**

Como lo sostuvo la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la controversia constitucional 2/98, el concepto de "tránsito" y el de "transporte" son distintos. Así, el servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella con fluidez como peatón, como conductor o como pasajero, mediante la adecuada regulación de la circulación de peatones, de animales y de vehículos, así como del estacionamiento de estos últimos en la vía pública. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un mutable régimen jurídico de derecho público, para el cabal ejercicio del derecho de libertad de tránsito de las personas. El servicio público federal de tránsito se proporciona en los caminos y puentes de jurisdicción federal; el servicio público estatal de tránsito, en los caminos y puentes de jurisdicción estatal, así como en las zonas urbanas no atendidas por los Municipios; y el servicio público municipal de tránsito, en las zonas urbanas, habida cuenta que, en términos generales, los caminos que comunican a unas zonas urbanas con otras de la misma clase son de jurisdicción federal o estatal. En cambio, el transporte es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro y se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y, en razón de su objeto, en transporte de pasajeros y de carga. A ello se agrega el transporte mixto, actividad realizada directa o indirectamente por la administración pública con el mismo fin de satisfacer la necesidad de carácter general consistente en el traslado de las personas o de sus bienes muebles de un lugar a otro. En ese tenor, mientras el servicio de tránsito es *uti universi*, esto es, dirigido a los

---

<sup>34</sup> Tesis: P./J. 46/2011 (9a.), Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, Libro I, t. I, Octubre de 2011, p. 307.

usuarios en general o al universo de usuarios de gestión pública, y se presta de manera constante, el de transporte es *uti singuli*, esto es, se dirige a usuarios en particular y puede ser tanto de gestión pública como privada.

Señala el Pleno de la SCJN que el **servicio público de tránsito** es la actividad técnica realizada por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella con fluidez como peatón, como conductor o como pasajero, mediante la adecuada regulación de la circulación de peatones, de animales y de vehículos, así como del estacionamiento de estos últimos en la vía pública. El tránsito debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado por los gobernantes para el cabal ejercicio del derecho de libertad de tránsito de las personas. El servicio público federal de tránsito se proporciona en los caminos y puentes de jurisdicción federal; el servicio público estatal de tránsito, en los caminos y puentes de jurisdicción estatal, así como en las zonas urbanas no atendidas por los Municipios; y el servicio público municipal de tránsito, en las zonas urbanas, considerando que los caminos que comunican a unas zonas urbanas con otras de la misma clase son de jurisdicción federal o estatal. Entonces, cada orden de gobierno será responsable de prestar el servicio de tránsito en su jurisdicción, partiendo del Municipio.

Por su parte, el transporte es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro, y en atención a sus usuarios puede ser público o privado. En razón de su objeto, el transporte puede ser de pasajeros y de carga, o mixto. La SCJN menciona al transporte tanto como una actividad como un servicio. Mientras que el tránsito es un servicio de gestión pública, el transporte es un servicio o actividad que dependiendo de sus usuarios particulares será de gestión pública o privada, pero omite aclarar como lo hace con el de tránsito, el ámbito competencial de cada orden de gobierno en la materia.

Hemos podido determinar el ámbito de competencias constitucionales en algunas materias explícitas como tránsito y espacio público, entre otras materias entrelazadas con la movilidad que a lo largo de esta investigación se consideran. Sin embargo, identificamos también algunos vacíos competenciales y conceptuales relacionados con la movilidad en la CPEUM, que a su vez nos indica que todas aquellas facultades no expresamente federales o municipales, corresponderán a las entidades federativas, con base en lo cual continuamos el análisis jurídico.

Tabla de competencias constitucionales.

COMPETENCIAS FEDERAL	COMPETENCIAS ESTATALES	COMPETENCIAS MUNICIPALES
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Emitir la ley general de asentamientos humanos.</li> <li>● Emitir las leyes generales de de protección al ambiente y de preservación y restauración del equilibrio ecológico.</li> <li>● Emitir la ley general sobre justicia cívica e itinerante.</li> <li>● Dictar leyes sobre vías generales de comunicación.</li> <li>● Fijar las reglas a que debe sujetarse la ocupación y enajenación de terrenos baldíos y el precio de estos</li> <li>● Para establecer contribuciones sobre servicios público concesionados o explotados directamente por la Federación, incluyendo la gasolina.</li> <li>● Emitir las leyes sobre planeación nacional del desarrollo económico y social.</li> <li>● Facultades de coordinación.</li> <li>● Tránsito en caminos y puentes federales (SCJN).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Emitir ley estatal de asentamientos humanos.</li> <li>● Emitir ley estatal en materia de protección al ambiente y de preservación y restauración del equilibrio ecológico.</li> <li>● Emitir ley estatal de justicia cívica e itinerante.</li> <li>● Facultades de coordinación.</li> <li>● Determinar servicios públicos a cargo de los municipios.</li> <li>● Tránsito en caminos y puentes estatales (SCJN).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Emitir disposiciones sobre calles, parques y jardines y su equipamiento.</li> <li>● Emitir disposiciones sobre seguridad pública.</li> <li>● Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal.</li> <li>● Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales.</li> <li>● Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales de la materia. Cuando la Federación o los Estados elaboren proyectos de desarrollo regional deberán asegurar la participación de los municipios.</li> <li>● Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales.</li> <li>● Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana.</li> <li>● Otorgar licencias y permisos para construcciones.</li> </ul>

COMPETENCIAS FEDERAL	COMPETENCIAS ESTATALES	COMPETENCIAS MUNICIPALES
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas y en la elaboración y aplicación de programas de ordenamiento en esta materia.</li> <li>● Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial.</li> <li>● Celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales.</li> <li>● Facultades de coordinación.</li> <li>● Tránsito en zonas urbanas (SCJN).</li> </ul>

# LEGISLACIÓN FEDERAL EN MATERIA DE MOVILIDAD

Tal como se observó en el análisis constitucional y convencional que se hizo en el capítulo anterior, en México se encuentra consagrado el derecho a la movilidad en su relación con otros derechos humanos reconocidos. Derechos como la libertad de tránsito complementada con el derecho a un medio ambiente sano, el derecho a un desarrollo nacional integral y sustentable, entre otros, conforman el núcleo jurídico del derecho humano a la movilidad.

A nivel internacional, se han establecido y consagrado el derecho de las personas a que sus derechos se hagan plenamente efectivos<sup>35</sup>, y la obligación expresa a los Estados de adoptar las medidas de derecho interno que sean necesarias, incluyendo las legislativas, para garantizar plenamente la efectividad de los derechos de las personas<sup>36</sup>. Atendiendo a este derecho y a la complementaria obligación del Estado, el Congreso de la Unión ha expedido leyes en el ámbito federal que, aunque parcialmente, promueven, protegen o garantizan el derecho a la movilidad.

Hemos mencionada el dictamen de reforma constitucional en proceso legislativo que reconoce el derecho a la movilidad, entre otras propuestas de reforma en la materia. Éste contiene un artículo transitorio que ordena al Congreso de la Unión a expedir una ley general de movilidad y seguridad vial tras 180 días de la publicación de dicha reforma. En caso de entrar en vigor este dictamen tras su proceso legislativo, deberá considerarse que existe una variedad de normas vigentes que actualmente regulan las materias y elementos de movilidad, que analizaremos.

En cualquiera de los casos, si la legislación se mantiene, si se reforma la Constitución derivado del dictamen en mención, o ante cualquier forma normativa que regule a la movilidad en el futuro,

---

<sup>35</sup> Artículo 28 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

<sup>36</sup> Artículo 2 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales; artículo 2o del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; artículo 2o Convención Americana de sobre los Derechos Humanos.

lo que se debe lograr es una regulación efectiva de los ejes rectores de la movilidad. Se llame como se llame cualquier ley o normas diversas que pudieran regular la materia, llevamos a cabo el análisis del contenido esencial que éstas debieran contener. En materia de movilidad, como en los asuntos ambientales, el derecho es una construcción que atiende la necesidad de reconocer nuevas realidades debido a la constante evolución de la vida en nuestro entorno.

Consideramos que **la movilidad es un aspecto transversal de la vida y actividades de las personas**. Su regulación, independientemente de los marcos normativos que la contengan, debiera incluir aspectos de diversas materias relacionadas con la movilidad, y relacionarse con otras normas que existen o pudieran existir, determinando en su conjunto los principios, facultades y atribuciones de las diversas instituciones involucradas en la materia. Por lo pronto, como podemos observar del derecho vigente, existen diversas leyes que regulan asuntos relacionados con la movilidad a nivel general y Federal, principalmente las siguientes:

### **Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**

El principal ordenamiento en el marco jurídico nacional que regula y articula el derecho a la movilidad en sí mismo y temas relacionados con la movilidad es la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano o LGAHOTDU.

Esta ley tiene por objeto: i) fijar las normas básicas e instrumentos de gestión para ordenar el uso del territorio; ii) concurrencia en la planeación, ordenación y regulación de los asentamientos humanos; iii) planeación de los centros de población y asentamientos humanos, así como el derecho de acceso equitativo a espacios públicos; iv) regulación de la propiedad en los Centros de Población, incluyendo el uso de suelo; y v) mecanismos de participación ciudadana en los procesos de planeación y gestión del territorio.

Llama la atención que la movilidad no aparezca como uno de los objetivos de la LGAHOTDU, sin embargo, en el artículo tercero correspondiente al glosario, el legislador, en un ejercicio de interpretación auténtica, nos brinda la siguiente definición del derecho a la movilidad:

**Artículo 3.** Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

...

**XXV.** Movilidad: capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma;

...

Esta definición, aunque no ubica a la movilidad como un derecho, menciona algunos elementos de la movilidad, “capacidad, facilidad o eficiencia de tránsito o desplazamiento”, en relación con las personas y los bienes. Esta definición establece dos elementos a priorizar, la accesibilidad universal de las personas y la sustentabilidad de la movilidad. Es así que la LGAHOTDU establece una especie de mandato que dispone que todos los bienes y personas deben tener la capacidad de desplazarse y transitar fácil y eficientemente de manera sustentable.

En el artículo 4 de esta Ley, relativo a los principios para la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, el referido ordenamiento establece el principio de “accesibilidad universal y movilidad”, dotando de aún más elementos al concepto de movilidad:

**Artículo 4.** La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:

**I.** Derecho a la ciudad. Garantizar a todos los habitantes de un Asentamiento Humano o Centros de Población el acceso a la vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios básicos, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales suscritos por México en la materia;

**II.** Equidad e inclusión. Garantizar el ejercicio pleno de derechos en condiciones de igualdad, promoviendo la cohesión social a través de medidas que impidan la discriminación, segregación o marginación de individuos o grupos. Promover el respeto de los derechos de los grupos vulnerables, la perspectiva de género y que todos los habitantes puedan decidir entre una oferta diversa de suelo, viviendas, servicios, equipamientos, infraestructura y actividades económicas de acuerdo a sus preferencias, necesidades y capacidades;

**III.** Derecho a la propiedad urbana.

...

**IV.** Coherencia y racionalidad. Adoptar perspectivas que promuevan el ordenamiento territorial y el Desarrollo Urbano de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a los planes y políticas nacionales; así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;

**V.** Participación democrática y transparencia. Proteger el derecho de todas las personas a participar en la formulación, seguimiento y evaluación de las políticas, planes y programas que determinan el desarrollo de las ciudades y el territorio. Para lograrlo se garantizará la transparencia y el acceso a la información pública de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y demás legislación aplicable en la materia;

**VI.** Productividad y eficiencia. Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio como eje del Crecimiento económico, a través de la consolidación de redes de vialidad y Movilidad, energía y comunicaciones, creación y mantenimiento de infraestructura productiva, equipamientos y servicios públicos de calidad. Maximizar la capacidad de la ciudad para atraer y retener talentos e inversiones, minimizando costos y facilitar la actividad económica;

**VII.** Protección y progresividad del Espacio Público. Crear condiciones de habitabilidad de los espacios públicos, como elementos fundamentales para el derecho a una vida sana, la convivencia, recreación y seguridad ciudadana que considere las necesidades diferenciada por personas y grupos. Se fomentará el rescate, la creación y el mantenimiento de los espacios públicos que podrán ampliarse, o mejorarse pero nunca destruirse o verse disminuidos. En caso de utilidad pública, estos espacios deberán ser sustituidos por otros que generen beneficios equivalentes;

**VIII.** Resiliencia, seguridad urbana y riesgos.

...

**IX.** Sustentabilidad ambiental. Promover prioritariamente, el uso racional del agua y de los recursos naturales renovables y no renovables, para evitar comprometer la capacidad de futuras generaciones. Así como evitar rebasar la capacidad de carga de los ecosistemas y que el Crecimiento urbano ocurra sobre suelos agropecuarios de alta calidad, áreas naturales protegidas o bosques, y

**X.** Accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una **efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado.**

...

La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, debe conducirse en apego a diversos principios relacionados con la movilidad. En particular, se menciona expresamente a la movilidad en dos de ellos: Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio a través de la consolidación de redes de vialidad y Movilidad; y, Accesibilidad universal y movilidad que generen cercanía con medidas como la flexibilidad de usos de suelo y una efectiva movilidad que privilegie calles completas, transporte público, peatonal y no motorizado.

También se menciona a la movilidad en el artículo 6, como una de las causas de utilidad pública:

**Artículo 6.** En términos de lo dispuesto en el artículo 27, párrafo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, son de interés público y de beneficio social los actos públicos tendentes a establecer Provisiones, Reservas, Usos del suelo y Destinos de áreas y predios de los Centros de Población, contenida en los planes o programas de Desarrollo Urbano.

Son causas de utilidad pública:

...

**V.** La ejecución de obras de infraestructura, de equipamiento, de Servicios Urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquéllas destinadas para la Movilidad;

...

**VII.** La preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección del ambiente en los Centros de Población;

**VIII.** La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para uso comunitario y para la Movilidad;

**IX.** La atención de situaciones de emergencia debidas al cambio climático y fenómenos naturales,

...

Además de algunos asuntos ambientales relacionados con la movilidad, son causa de utilidad pública las obras destinadas para la movilidad, así como la creación, recuperación, mantenimiento y defensa del espacio público para la comunidad y para la movilidad.

En el artículo 9, la LGAHOTDU dota a la SEDATU de facultades para expedir normas oficiales mexicanas de ordenamiento territorial, el Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano sobre la red de vialidades primarias en los asentamientos humanos, Centros de Población y sus áreas de Crecimiento, y para las obras de cabecera y la Movilidad urbana.

Por su parte, el artículo 10 señala competencias de las entidades federativas:

**Artículo 10.** Corresponde a las entidades federativas:

**I.** Legislar en materia de asentamientos humanos, Desarrollo Urbano y ordenamiento territorial, así como para la planeación, gestión, coordinación y desarrollo de las conurbaciones y zonas metropolitanas, en sus jurisdicciones territoriales, atendiendo a las facultades concurrentes previstas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en lo dispuesto por esta Ley;

**II.** Establecer normas conforme a las cuales se promoverá y dará participación a la ciudadanía en los procesos de planeación, seguimiento y evaluación a que se refiere esta Ley;

**III.** Promover el cumplimiento y la efectiva protección de los derechos humanos relacionados con el Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos, el Desarrollo Urbano y la vivienda;

**IV.** Aplicar y ajustar sus procesos de planeación a la estrategia nacional de ordenamiento territorial;

**V.** Formular, aprobar y administrar su programa estatal de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, así como vigilar y evaluar su cumplimiento con la participación de los municipios y la sociedad;

**VI.** Promover y decretar la Fundación de nuevos Centros de Población, a partir de las propuestas que hagan la Secretaría o los municipios;

**VII.** Analizar y calificar la congruencia y vinculación con la planeación estatal, que deberán observar los distintos programas municipales de Desarrollo Urbano, incluyendo los de conurbaciones o zonas metropolitanas, a través de dictámenes de congruencia estatal;

...

Se advierte que el programa estatal de ordenamiento territorial y desarrollo urbano como el eje rector de la política de los asentamientos humanos en las entidades federativas, el cual debe considerar asuntos varios relacionados con la movilidad como es la vivienda. Además, de conformidad con el mismo artículo 10, las entidades federativas podrán coordinar sus acciones con la Federación, con otras entidades federativas sus municipios o Demarcaciones Territoriales, para el Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y la planeación del Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano; así como para la ejecución de acciones, obras e inversiones en materia de infraestructura, equipamiento y Servicios Urbanos, incluyendo las relativas a la Movilidad y a la accesibilidad universal; también, formular y aplicar las políticas, así como realizar las acciones en materia de estructuración urbana, gestión del suelo, Conservación del Patrimonio Natural y Cultural y accesibilidad universal, incluyendo la Movilidad.

A su vez, el artículo 11 de la LGAHOTDU enlista las competencias municipales relacionadas, de entre las que destacan:

**Artículo 11.** Corresponde a los municipios:

**I.** Formular, aprobar, administrar y ejecutar los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de Centros de Población y los demás que de éstos deriven, adoptando normas o criterios de congruencia, coordinación y ajuste con otros niveles superiores de planeación, las normas oficiales mexicanas, así como evaluar y vigilar su cumplimiento;

**II.** Regular, controlar y vigilar las Reservas, Usos del Suelo y Destinos de áreas y predios, así como las zonas de alto riesgo en los Centros de Población que se encuentren dentro del municipio;

**III.** Formular, aprobar y administrar la Zonificación de los Centros de Población que se encuentren dentro del municipio, en los términos previstos en los planes o programas municipales y en los demás que de éstos deriven;

...

**VI.** Participar en la planeación y regulación de las zonas metropolitanas y conurbaciones, en los términos de esta Ley y de la legislación local;

**VII.** Celebrar convenios de asociación con otros municipios para fortalecer sus procesos de planeación urbana, así como para la programación, financiamiento y ejecución de acciones, obras y prestación de servicios comunes;

...

**IX.** Prestar los servicios públicos municipales, atendiendo a lo previsto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la legislación local;

**X.** Coordinar sus acciones y, en su caso, celebrar convenios para asociarse con la respectiva entidad federativa y con otros municipios o con los particulares, para la prestación de servicios públicos municipales, de acuerdo con lo previsto en la legislación local;

...

**XX.** Formular y ejecutar acciones específicas de promoción y protección a los espacios públicos;

...

**XXIII.** Promover el cumplimiento y la plena vigencia de los derechos relacionados con los asentamientos humanos, el Desarrollo Urbano y la vivienda;

...

Por su parte, el artículo 23 nos indica el paquete programático para la planeación y regulación del Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y del Desarrollo Urbano de los Centros de Población.

**Artículo 23.** La planeación y regulación del Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y del Desarrollo Urbano de los Centros de Población, se llevarán a cabo sujetándose al Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, a través de:

- I. La estrategia nacional de ordenamiento territorial;
- II. Los programas estatales de ordenamiento territorial y Desarrollo Urbano;
- III. Los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones;
- IV. Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, y
- V. Los planes o programas de Desarrollo Urbano derivados de los señalados en las fracciones anteriores y que determinen esta Ley y la legislación estatal de Desarrollo Urbano, tales como los de Centros de Población, parciales, sectoriales, esquemas de planeación simplificada y de centros de servicios rurales.

El Artículo 29 complementa las facultades de las entidades federativas, orientando sobre los elementos a considerarse en los programas estatales.

**Artículo 29.** Las entidades federativas, al formular sus programas estatales de ordenamiento territorial y desarrollo urbano correspondientes, deberán considerar los elementos siguientes:

- I. Los lineamientos generales de articulación y congruencia con la estrategia nacional de ordenamiento territorial;
- II. El análisis y congruencia territorial con el programa nacional de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, los programas de ordenamiento ecológico, de prevención de riesgos y de otros programas sectoriales que incidan en su ámbito territorial estatal, y

III. El marco general de leyes, reglamentos y normas y los planes territoriales de ámbitos territoriales más amplios o que se inscriben en el plan o programa en formulación.

Los programas contendrán:

- a) El análisis de la situación, sus tendencias, y la enunciación de objetivos y resultados deseados, que deben abordarse simultáneamente; así como la forma en la cual se efectuará el diagnóstico y pronósticos tendenciales y normativos, que resumen la confrontación entre la realidad y lo deseado;
- b) Las estrategias a mediano y largo plazo para su implementación, su evaluación y selección de la más favorable para cerrar las brechas entre la situación, sus tendencias y el escenario deseado;
- c) La definición de las acciones y de los proyectos estratégicos que permitan su implementación;
- d) La determinación de metas y los mecanismos y periodos para la evaluación de resultados;
- e) Los instrumentos para el cumplimiento y ejecución del programa, y
- f) La congruencia con el atlas nacional de riesgos.

En capítulo posterior sobre gobernanza metropolitana, la LGAHOTDU señala en su artículo 34 como de interés metropolitano a: la infraestructura vial, tránsito, transporte y la Movilidad; y la accesibilidad universal y la movilidad. El artículo 37, a su vez establece que los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones deberán incluir acciones de movilidad, así como la correspondiente obligación de coordinación metropolitana.

Por su parte, el artículo 41 menciona acciones específicas que las autoridades locales deberán promover:

**Artículo 41.** Las entidades federativas y los municipios promoverán la elaboración de programas parciales y polígonos de actuación que permitan llevar a cabo acciones

específicas para el Crecimiento, Mejoramiento y Conservación de los Centros de Población, para la formación de conjuntos urbanos y barrios integrales.

Dichos programas parciales serán regulados por la legislación estatal y podrán integrar los planteamientos sectoriales del Desarrollo Urbano, en materias tales como: centros históricos, Movilidad, medio ambiente, vivienda, agua y saneamiento, entre otras.

El artículo 56 indica lo procedente en caso de acciones urbanas fuera de centros de población existentes. Los fraccionamientos o conjuntos urbanos, deberán asumir el costo de las obras viales y sistemas de Movilidad necesarias para garantizar la conectividad entre la Acción Urbanística de que se trate y el centro de población más cercano, permitiendo el tránsito de transporte público que se genere.

Los artículos 57 y 59 profundizan sobre provisiones urbanas en relación con la movilidad:

**Artículo 57.** La legislación local en la materia, deberá contener las especificaciones a fin de garantizar que se efectúen las donaciones y cesiones correspondientes a vías públicas locales, equipamientos y espacios públicos que se requieran para el desarrollo y buen funcionamiento de los Centros de Población, en favor de las entidades federativas, de los municipios y de las Demarcaciones Territoriales en localización, superficie y proporción adecuadas, así como, para asegurar la factibilidad, sustentabilidad y prestación de los servicios públicos, el diseño y construcción de una red de vialidades primarias, como partes de una retícula, que faciliten la conectividad, la Movilidad y el desarrollo de infraestructura.

Asimismo se deberá establecer la obligación de las autoridades municipales, de asegurarse, previamente, a la expedición de las autorizaciones para el uso, edificación o aprovechamiento urbano, del cumplimiento de las leyes estatales y federales, así como, de las normas para el uso, aprovechamiento y custodia del Espacio Público, en particular, las afectaciones y Destinos para construcción de infraestructura vial, equipamientos y otros servicios de carácter urbano y metropolitano de carácter público.

...

**Artículo 59.** Corresponderá a los municipios formular, aprobar y administrar la Zonificación de los Centros de Población ubicados en su territorio.

La Zonificación Primaria, con visión de mediano y largo plazo, deberá establecerse en los programas municipales de Desarrollo Urbano, en congruencia con los programas metropolitanos en su caso, en la que se determinarán:

...

**III.** La red de vialidades primarias que structure la conectividad, la Movilidad y la accesibilidad universal, así como a los espacios públicos y equipamientos de mayor jerarquía;

...

**VII.** Las normas y disposiciones técnicas aplicables para el diseño o adecuación de Destinos específicos tales como para vialidades, parques, plazas, áreas verdes o equipamientos que garanticen las condiciones materiales de la vida comunitaria y la Movilidad;

...

La Zonificación Secundaria se establecerá en los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano de acuerdo a los criterios siguientes:

...

**II.** En las zonas que no se determinen de Conservación:

**a)** Se considerarán compatibles y, por lo tanto, no se podrá establecer una separación entre los Usos de suelo residenciales, comerciales y centros de trabajo, siempre y cuando éstos no amenacen la seguridad, salud y la integridad de las personas, o se rebasen la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la Movilidad;

**b)** Se deberá permitir la Densificación en las edificaciones, siempre y cuando no se rebase la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la Movilidad.

Los promotores o desarrolladores deberán asumir el costo incremental de recibir estos servicios. El gobierno establecerá mecanismos para aplicar dicho costo y ajustar la capacidad de infraestructuras y equipamientos que permita a promotores o

desarrolladores incrementar la densidad de sus edificaciones y la mezcla de Usos del suelo, y

c) Se garantizará que se consolide una red coherente de vialidades primarias, dotación de espacios públicos y equipamientos suficientes y de calidad.

Como elemento principal para efectos del presente análisis, la LGAHOTDU prevé un capítulo completo destinado a la movilidad. En dicho capítulo se establecen ciertos estándares para las políticas y programas que se emitan en materia de movilidad.

Como característica inicial, el artículo 70 establece que el objetivo principal de la movilidad debe de ser la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos, y que para lograr ese objetivo, las autoridades del orden de gobierno correspondiente, deben llevar a cabo acciones, de hacer y/o no hacer, para asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus centros de población.

Adicionalmente, señala que las políticas y programas de movilidad deberán incluirse en la planeación de asentamientos humanos, es decir, es obligación de la Federación, Estados y Municipios incluirlas dentro de la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, los Programas Estatales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, los Programas Metropolitanos y de Zonas Conurbadas y los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano.

El artículo 71 detalla las características de cómo deben ser estas políticas y programas que se incluyan en los mencionados instrumentos de planeación:

- I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;
- II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;
- III. Promover los Usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y evitar la imposición de cajones de estacionamiento;

- 
- IV.** Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;
  - V.** Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;
  - VI.** Implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;
  - VII.** Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;
  - VIII.** Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;
  - IX.** Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público;
  - X.** Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, y
  - XI.** Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

Sin embargo, después del análisis detallado de cada una de las características impuestas, se puede concluir que no sería suficiente insertar un capítulo único de movilidad en los instrumentos de planeación, o en la reglamentación municipal en cualquiera de las materias

establecidas en el artículo 115 constitucional, sino que la movilidad debe tratarse como una materia transversal.

Es decir, estas características predeterminadas por el artículo 71 establecen modalidades o estándares en varias materias abordadas en toda la LGAHOTDU, por ejemplo usos de suelo, espacio público, seguridad vial, medios de transporte, entre otras. En ese sentido, se debe tener en cuenta que la operativización y articulación del derecho a la movilidad debe traducirse en generar un enfoque transversal en todas las materias relacionadas. No bastará con incluir un capítulo aislado en los instrumentos programáticos.

Por su lado, el artículo 72 le impone diversas obligaciones a los tres órdenes de gobierno para el establecimiento de instrumentos y mecanismos que aborden las siguientes materias:

- Políticas y programas de movilidad
- Cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas;
- Infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito;
- Sistemas integrados de transporte;
- Zonas de bajas o nulas emisiones;
- Cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública;
- Estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación;
- Restricciones de circulación para vehículos de carga y autos;
- Tasas diferenciadas del impuesto de la tenencia que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados;
- Priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas.

Finalmente, el artículo 73 -último del capítulo-, establece la obligación a los tres órdenes de gobierno, de promover y fomentar la adopción de medidas de Movilidad en la población. Señala:

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el

reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.

Las obligaciones como “promover” o “propiciar” hábitos, tradicionalmente representan una obligación vaga y poco efectiva. Suelen traducirse en acciones suaves como campañas educativas o de comunicación social, cuya contribución para el cumplimiento de los objetivos de la Ley puede ser reducido. En cumplimiento de estas disposiciones y considerando que la movilidad tiene una dimensión amplia, convendría incluir nociones de movilidad y sus ejes transversales en otros mecanismos de promoción y no hacerlo de manera aislada en aquellos mecanismos que inciden únicamente en materia de movilidad. Esto último, para lograr un mayor impacto y permeabilidad en la sociedad de las normas aplicables.

Existen otras disposiciones no contenidas en el Capítulo de Movilidad que se relacionan con ella. Resaltamos algunas de ellas y sus disposiciones más relevantes para este estudio.

**Artículo 74.** La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para todo tipo de usos y para la Movilidad, es principio de esta Ley y una alta prioridad para los diferentes órdenes de gobierno, por lo que en los procesos de planeación urbana, programación de inversiones públicas, aprovechamiento y utilización de áreas, polígonos y predios baldíos, públicos o privados, dentro de los Centros de Población, se deberá privilegiar el diseño, adecuación, mantenimiento y protección de espacios públicos, teniendo en cuenta siempre la evolución de la ciudad.

Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de conurbaciones y de zonas metropolitanas definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables. Privilejarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad; igualmente, los espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, Barrio y localidad cuente con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas.

Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano incluirán los aspectos relacionados con el uso, aprovechamiento y custodia del Espacio Público,

contemplando la participación social efectiva a través de la consulta, la opinión y la deliberación con las personas y sus organizaciones e instituciones, para determinar las prioridades y los proyectos sobre Espacio Público y para dar seguimiento a la ejecución de obras, la evaluación de los programas y la operación y funcionamiento de dichos espacios y entre otras acciones, las siguientes:

...

**III.** Definir las características del Espacio Público y el trazo de la red vial de manera que ésta garantice la conectividad adecuada para la Movilidad y su adaptación a diferentes densidades en el tiempo;

...

**Artículo 75.** El uso, aprovechamiento y custodia del Espacio Público se sujetará a lo siguiente:

**I.** Prevalecerá el interés general sobre el particular;

**II.** Se deberá promover la equidad en su uso y disfrute;

**III.** Se deberá asegurar la accesibilidad universal y libre circulación de todas las personas, promoviendo espacios públicos que sirvan como transición y conexión entre barrios y fomenten la pluralidad y la cohesión social;

...

Existe una clara relación entre la movilidad y el espacio público, siendo ambos principios rectores del otro, aparejados de la accesibilidad universal de las personas. Continúa la LGAHOTDU enunciando otros temas relacionados con la movilidad.

**Artículo 77.** La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales llevarán a cabo acciones coordinadas en materia de Reservas territoriales para el Desarrollo Urbano y la vivienda, con objeto de:

...

**IV.** Garantizar los derechos de vía para asegurar el diseño y construcción de una red de vialidades primarias, como partes de una retícula, que faciliten la conectividad, la Movilidad y el desarrollo de infraestructura urbana;

...

En relación con el financiamiento para el desarrollo urbano, la LGAHOTDU establece:

**Artículo 88.** En términos de las leyes locales y federales aplicables, y sin perjuicio de lo previsto por la fracción IV del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, corresponderá a las autoridades de los distintos órdenes de gobierno la aplicación de mecanismos financieros y fiscales que permitan que los costos de la ejecución o introducción de infraestructura primaria, servicios básicos, otras obras y acciones de interés público urbano se carguen de manera preferente a los que se benefician directamente de los mismos.

**Artículo 89.** Los mecanismos a que alude el artículo anterior atenderán a las prioridades que establece la Estrategia Nacional y los planes y programas de Desarrollo Urbano aplicables, y podrán dirigirse a:

**I.** Apoyar el desarrollo de acciones, obras, servicios públicos, proyectos intermunicipales y de Movilidad urbana sustentable;

...

**III.** Apoyar y desarrollar programas de adquisición, habilitación y venta de suelo para lograr zonas metropolitanas o conurbaciones más organizadas y compactas, y para atender las distintas necesidades del Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo establecido para ello en esta Ley y bajo la normatividad vigente para los fondos públicos.

...

Así, es competencia de cada orden de gobierno el cargar mecanismos financieros y fiscales se de manera preferente a los que se benefician directamente de la infraestructura o servicios de interés público de que se trate, incluidos los dirigidos a apoyar la movilidad sustentable. Finalmente, el artículo 101 brinda una guía con respecto a la coordinación público-privada:

**Artículo 101.** La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, sujetos a disponibilidad presupuestaria, fomentarán la coordinación y la concertación de acciones e inversiones entre los sectores público, social y privado para:

...

**XII.** La aplicación de tecnologías que preserven y restauren el equilibrio ecológico, protejan al ambiente, impulsen las acciones de adaptación y mitigación al cambio climático, reduzcan los costos y mejoren la calidad de la urbanización;

**XIII.** Promover la construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los Servicios Urbanos que requiera toda la población en condición de vulnerabilidad, así como de los sistemas de Movilidad, que promuevan la inclusión, y

**XIV.** La protección, mejoramiento y ampliación de los espacios públicos de calidad para garantizar el acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles.

Es importante resaltar la posibilidad legal de asociación pública, social y privada para promover mejoramientos ambientales, de movilidad y del espacio público. Se concluye que, actualmente, la política y la planeación de la movilidad se desenvuelven en el ámbito de los asentamientos humanos. No obstante, es importante reconocer la existencia de algunos instrumentos no previstos por las leyes generales mediante los cuales se implementa la política de la movilidad en algunas entidades federativas, tales como los programas integrales de movilidad.

En el estudio de la LGAHOTDU hemos evidenciado constantes temáticas en relación con la movilidad: medio ambiente, espacio público, vivienda, tránsito, transporte y accesibilidad, entre otros. Observamos también una estrecha relación entre la movilidad y el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano.<sup>37</sup> La LGAHOTDU sienta las bases para la articulación de estas relaciones. A continuación, indagamos sobre el efecto que estos temas entrelazados tienen en la protección ambiental y la mitigación y adaptación del cambio climático.

---

<sup>37</sup> Para mayor información y referencia sobre los mecanismos de desarrollo orientado a la movilidad, revisar: ITDP México, A.C. (ITDP), *Instrumentos para el Desarrollo Orientado al Transporte. Hacia ciudades bajas en emisiones*, USAID, ITDP, México, 2015. Disponible en: <http://itdp.mx/dotmx/#/descargas>

Tabla de LGAHOTDU

TÍTULO	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULOS
<p>Título Primero: disposiciones generales</p>		<p><u>Capítulo Primero</u> Objeto de la Ley</p> <p><u>Capítulo Segundo</u> Principios</p> <p><u>Capítulo Tercero</u> Causas de Utilidad Pública</p>
<p>Título Segundo: concurrencia entre los diferentes órganos de gobierno.</p>	<p>Contempla principalmente las facultades de cada orden de gobierno respecto del ordenamiento territorial, asentamientos humanos, desarrollo urbano y desarrollo metropolitano.</p> <p>Inmersas en las facultades generales expresas en este capítulo se pueden apreciar las facultades relacionadas con la movilidad en cada nivel de gobierno.</p>	<p><u>Capítulo Primero</u> Concurrencia</p> <p><u>Capítulo Segundo</u> Atribuciones de la Federación</p> <p><u>Capítulo Tercero</u> Atribuciones de las entidades federativas</p> <p><u>Capítulo Cuarto.</u> Atribuciones de los Municipios</p> <p><u>Capítulo Quinto.</u> Coordinación y concertación</p>
<p>Título Tercero: órganos deliberativos y auxiliares</p>	<p>Establece los Consejos Nacional, locales y municipales, como órganos consultivos que tendrán una conformación plural y además serán la vía para la participación ciudadana para las consultas, asesorías, seguimiento y evaluación de las políticas de cada orden de gobierno en la materia.</p>	<p><u>Capítulo Primero.</u> Consejo Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano</p> <p><u>Capítulo Segundo.</u> Consejos Locales y Municipales de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Metropolitano</p>

TÍTULO	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULOS
<p>Título Cuarto: sistema de planeación del ordenamiento territorial, desarrollo urbano y metropolitano.</p>	<p>Este título, tal vez el más relevante para lo operatividad cotidiana del quehacer federal, estatal y municipal, articula la planeación, regulación y evaluación del Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y del Desarrollo Urbano de los Centros de Población de los tres órdenes de gobierno.</p> <p>Para este efecto, introduce la obligación de tener un sistema de planeación ordenado y jerarquizado, que va desde la estrategia nacional de ordenamiento territorial, hasta los planes o programas municipales de desarrollo urbano.</p> <p>Resulta relevante mencionar cada uno de los instrumentos de planeación, ya que será en función del diseño de los mismos, que las acciones en materia de movilidad sean articuladas por cada orden de gobierno.</p> <p>Las disposiciones de este capítulo deben ajustarse en su aplicación y obligatoriedad con aquellas que disponga la ley local de asentamientos humanos.</p>	<p><u>Capítulo Primero</u> Sistema General de Planeación Territorial</p> <p><u>Capítulo Segundo</u> Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial</p> <p><u>Capítulo Tercero</u> Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano</p> <p><u>Capítulo Cuarto</u> Programas Estatales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano</p> <p><u>Capítulo Quinto</u> Programas Metropolitanos y de Zonas Conurbadas</p> <p><u>Capítulo Sexto</u> Gobernanza metropolitana</p> <p><u>Capítulo Séptimo</u> Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano</p>
<p>Título Quinto: de las regulaciones de la propiedad en los centros de población.</p>	<p>Tal como se menciona en el análisis constitucional que se hizo previamente en este trabajo. Será en función de las delimitaciones o condicionantes al derecho de propiedad, que se tracen los sistemas de movilidad.</p> <p>Este capítulo regula esas condicionantes.</p>	<p><u>Capítulo Único</u> De las regulaciones de la Propiedad en los Centros de Población</p>

TÍTULO	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULOS
Título Sexto: de la resiliencia urbana	Este capítulo establece las reglas generales para la legislación local en materia de riesgos geológicos e hidrometeorológicos, a fin de prevenir riesgos a la población y evitar daños irreversibles en sus personas o sus bienes, así como para mitigar los impactos y costos económicos y sociales en los Centros de Población.	<u>Capítulo Único</u> De la Resiliencia Urbana, Prevención y Reducción de Riesgos en los Asentamientos Humanos
Título Séptimo: de la movilidad	- Por su relevancia al presente estudio, se abordará con mayor profundidad posteriormente -	<u>Capítulo Único</u> De la Movilidad
Título Octavo: instrumentos normativos y de control	Este título aborda la creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público, y en ese sentido establece estándares para considerar en la elaboración de los planes y programas municipales de desarrollo urbano.	<u>Capítulo Único</u> Regulación del Espacio Público
Título Noveno: gestión e instrumentos de suelo para el desarrollo urbano	Este título establece diversas formas de gestionar el suelo, a través de ciertos instrumentos, tales como las reservas territoriales, régimen agrario, derecho de preferencia, polígonos de desarrollo y reagrupamiento parcelario.  Este tipo de herramientas juegan un papel relevante para garantizar la movilidad desde una etapa proyectiva.	<u>Capítulo Primero</u> De las Reservas Territoriales  <u>Capítulo Segundo</u> Regulaciones para el Suelo Proveniente del Régimen Agrario  <u>Capítulo Tercero</u> Regularización Territorial  <u>Capítulo Cuarto</u> Del Derecho de Preferencia  <u>Capítulo Quinto</u> Polígonos de Desarrollo y Construcción Prioritarios  <u>Capítulo Sexto</u> Reagrupamiento Parcelario

TÍTULO	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULOS
Título Décimo: instrumentos para el financiamiento del desarrollo urbano	Resulta relevante que los mecanismos de financiamiento se orientan en primer lugar a ser aplicados para “Apoyar el desarrollo de acciones, obras, servicios públicos, proyectos intermunicipales y de movilidad urbana sustentable”.	<u>Capítulo Primero</u> Disposición General  <u>Capítulo Segundo</u> Programas Territoriales Operativos
Título Décimo Primero: instrumentos de participación democrática y transparencia	Este título deja claro el corte ciudadano de la ley, ya que establece diversos mecanismos de participación ciudadana para que se facilite de manera activa la rendición de cuentas.	<u>Capítulo Primero</u> De la Participación Ciudadana y Social  <u>Capítulo Segundo</u> Información Pública, Transparencia y Rendición de Cuentas  <u>Capítulo Tercero</u> Desarrollo institucional  <u>Capítulo Cuarto</u> Sistema de Información Territorial y Urbano  <u>Capítulo Quinto</u> Observatorios Ciudadanos
Título Décimo Segundo:  Instrumentos de fomento.	Establece las bases para fomentar el desarrollo urbano sostenible.	<u>Capítulo Único</u> Del Fomento al Desarrollo Urbano
Título Décimo Tercero: denuncia ciudadana y sanciones	Título destinado a la vigilancia y ejecución de las previsiones de la Ley.	<u>Capítulo Primero</u> De la Denuncia Ciudadana  <u>Capítulo Segundo</u> Del Régimen Sancionatorio y de Nulidades

## Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

La Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) articula el respeto al derecho a un medio ambiente sano, no sólo por cuanto al derecho que tenemos las personas de gozar de él, sino tomando en cuenta al medio ambiente como un destinatario en sí mismo. En ese sentido, articula las obligaciones y facultades de los diversos órdenes de gobierno, así como las acciones de coordinación para lograr acciones de protección efectivas.

Recordando que uno de los elementos principales del derecho a la movilidad es la sostenibilidad entendida por un lado como el derecho a un medio ambiente sano para el pleno desarrollo y bienestar de las personas, y por otro, proteger al medio ambiente en sí mismo, todas las medidas de movilidad deben tomar en cuenta esta doble protección.

La LGEEPA aborda el tema de las emisiones y de las fuentes fijas y móviles de las mismas. Al respecto, establece como obligación de la Federación en su artículo 5o “La regulación de la contaminación de la atmósfera, proveniente de todo tipo de fuentes emisoras, así como la prevención y el control en zonas o en caso de fuentes fijas y móviles de jurisdicción federal”.

Para el caso de los Estados, establece la obligación en el artículo 7o de encargarse de “La **prevención y control** de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos industriales, así como por fuentes móviles, que conforme a lo establecido en esta Ley no sean de competencia Federal”.

Finalmente para los Municipios, establece la obligación residual, en el artículo 8o, de encargarse de “**La aplicación de las disposiciones jurídicas** en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos mercantiles o de servicios, así como de emisiones de contaminantes a la atmósfera provenientes de fuentes móviles que no sean consideradas de jurisdicción federal, con la participación que de acuerdo con la legislación estatal corresponda al gobierno del estado”.

Posteriormente, la LGEEPA establece un mandato general a todas las autoridades respecto de las características obligatorias de la calidad del aire que aplica a todos los asentamientos humanos y regiones del país:

**ARTÍCULO 110.-** Para la protección a la atmósfera se considerarán los siguientes criterios:

- I. La calidad del aire debe ser satisfactoria en todos los asentamientos humanos y las regiones del país; y
- II. Las emisiones de contaminantes de la atmósfera, sean de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico.

Al respecto, los planes y programas que articulen disposiciones de movilidad deberán contemplar este mandato como uno de sus objetivos primordiales.

Resulta relevante para este estudio, que servirá como base para el ejercicio de Armonización Normativa en materia de Movilidad, abordar el artículo 112, el cual establece diversas obligaciones a los tres órdenes de gobierno, mismas que se relacionan con la planeación y programación del derecho a la movilidad:

**ARTÍCULO 112.-** En materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, los gobiernos de las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, de conformidad con la distribución de atribuciones establecida en los artículos 7o., 8o. y 9o. de esta Ley, así como con la legislación local en la materia:

- I.- Controlarán la contaminación del aire en los bienes y zonas de jurisdicción local, así como en fuentes fijas que funcionen como establecimientos industriales, comerciales y de servicios, siempre que no estén comprendidos en el artículo 111 BIS de esta Ley;
- II.- Aplicarán los criterios generales para la protección a la atmósfera en los planes de desarrollo urbano de su competencia, definiendo las zonas en que sea permitida la instalación de industrias contaminantes;
- III.- Requerirán a los responsables de la operación de fuentes fijas de jurisdicción local, el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes, de conformidad con lo dispuesto en el reglamento de la presente Ley y en las normas oficiales mexicanas respectivas;

- 
- IV.-** Integrarán y mantendrán actualizado el inventario de fuentes de contaminación;
  - V.** Establecerán y operarán sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación;
  - VI.-** Establecerán y operarán, con el apoyo técnico, en su caso, de la Secretaría, sistemas de monitoreo de la calidad del aire. Los gobiernos locales remitirán a la Secretaría los reportes locales de monitoreo atmosférico, a fin de que aquélla los integre al Sistema Nacional de Información Ambiental;
  - VII.** Establecerán requisitos y procedimientos para regular las emisiones del transporte público, excepto el federal, y las medidas de tránsito, y en su caso, la suspensión de circulación, en casos graves de contaminación;
  - VIII.** Tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar contingencias ambientales por contaminación atmosférica;
  - IX.-** Elaborarán los informes sobre el estado del medio ambiente en la entidad, Municipio o demarcación territorial de la Ciudad de México correspondiente, que convengan con la Secretaría a través de los acuerdos de coordinación que se celebren;
  - X.-** Impondrán sanciones y medidas por infracciones a las leyes que al efecto expidan las legislaturas locales, o a los bandos y reglamentos de policía y buen gobierno que expidan los ayuntamientos, de acuerdo con esta Ley;
  - XI.-** Formularán y aplicarán, con base en las normas oficiales mexicanas que expida la Federación para establecer la calidad ambiental en el territorio nacional, programas de gestión de calidad del aire, y
  - XII.-** Ejercerán las demás facultades que les confieren las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

Finalmente, vale la pena señalar que la ley tiene como propósito la promoción de la adecuada dispersión de contaminantes, para lo cual le establece a la SEMARNAT la obligación de promover que en los programas de desarrollo urbano (no menciona cuales), “se consideren las condiciones topográficas, climatológicas y meteorológicas, para asegurar la adecuada dispersión de contaminantes”. Más allá de la obligación de la SEMARNAT y a partir de la

naturaleza transversal con la que se aborda el ejercicio de armonización normativa, valdría la pena también considerar la dispersión de contaminantes durante el proceso de elaboración de los planes y programas de desarrollo urbano y movilidad. Lo cual, eventualmente, permitirá que los instrumentos y mecanismos de planeación relacionados con tránsito y/o transporte urbano reconozcan la importancia del enfoque ambiental.

### **Ley General Cambio Climático**

Recordando que el derecho a la movilidad incluye que ésta sea sostenible, resulta relevante para este trabajo analizar la Ley General de Cambio Climático (LGCC), por la naturaleza ambiental de la movilidad, y la relevancia de sus elementos para el cambio climático y la protección ambiental. En ese sentido, las acciones gubernamentales de todos los órdenes de gobierno en materia de movilidad deben estar orientadas a la protección efectiva del medio ambiente para el pleno desarrollo y bienestar de las personas. En la relación particular con la movilidad, la LGCC fue pionera en México en mencionar expresamente “movilidad”, además de representar el transporte la actividad más contribuyente a las emisiones de gases de efecto invernadero. Analizaremos a detalle las disposiciones relacionadas con la movilidad y el cambio climático.

La Ley es reglamentaria de las disposiciones de la CPEUM en materia de protección al ambiente, desarrollo sustentable, preservación y restauración del equilibrio ecológico. algunos de sus objetos son: garantizar el derecho a un medio ambiente sano, regular las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero y que México contribuya al cumplimiento de la CMNUCC y el Acuerdo de París.

**Artículo 1o.** La presente ley es de orden público, interés general y observancia en todo el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción y establece disposiciones para enfrentar los efectos adversos del cambio climático. Es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de protección al ambiente, desarrollo sustentable, preservación y restauración del equilibrio ecológico.

**Artículo 2o.** Esta Ley tiene por objeto:

**I.** Garantizar el derecho a un medio ambiente sano y establecer la concurrencia de facultades de la federación, las entidades federativas y los municipios en la

elaboración y aplicación de políticas públicas para la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero;

**II.** Regular las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero para que México contribuya a lograr la estabilización de sus concentraciones en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático considerando, en su caso, lo previsto por el artículo 2o. de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y demás disposiciones derivadas de la misma;

...

**VIII.** Establecer las bases para que México contribuya al cumplimiento del Acuerdo de París, que tiene entre sus objetivos mantener el aumento de la temperatura media mundial por debajo de 2 °C, con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir con los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1.5 °C, con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático.

La LGCC, en su carácter de ley general, distribuye competencias y establece mecanismos de coordinación entre autoridades de los tres órdenes de gobierno. En ese sentido, sus artículos le dan vida a la Política Nacional de Cambio Climático. Entre varios de los elementos que componen dicha Política, se encuentra la mitigación, con la cual está más estrechamente vinculada la movilidad. Según la Ley, las acciones de mitigación deben incluir: diagnósticos, planificación, medición, monitoreo, reporte, verificación y evaluación de las emisiones nacionales.

Después, los artículos 7, 8 y 9 de la LGCC distribuye competencias entre la federación, las entidades federativas y los municipios para formular, conducir y evaluar su política en materia de cambio climático, en concordancia con la política nacional. Además, la Ley distribuye otras competencias sobre políticas y acciones en diversas materias relacionadas con cambio climático y movilidad como es el transporte.

**Artículo 7o.** Son atribuciones de la federación las siguientes:

**I.** Formular y conducir la política nacional en materia de cambio climático;

...

**III.** Formular, conducir y publicar, con la participación de la sociedad, la Estrategia Nacional, el Programa, y las contribuciones determinadas a nivel nacional, así como llevar a cabo su instrumentación, seguimiento y evaluación;

**Artículo 8o.** Corresponde a las entidades federativas las siguientes atribuciones:

...

**II.** Formular, regular, dirigir e instrumentar acciones de mitigación y adaptación al cambio climático, de acuerdo con la Estrategia Nacional y el Programa en las materias siguientes:

....

**e)** Infraestructura y transporte eficiente y sustentable;

**IX.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero para impulsar el transporte eficiente y sustentable, público y privado;

...

**Artículo 9o.** Corresponde a los municipios, las siguientes atribuciones:

**II.** Formular e instrumentar políticas y acciones para enfrentar al cambio climático en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, el Programa, el Programa estatal en materia de cambio climático y con las leyes aplicables, en las siguientes materias:

...

**f)** Transporte público de pasajeros eficiente y sustentable en su ámbito jurisdiccional

....

**IV.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales de mitigación al cambio climático para impulsar el transporte eficiente y sustentable, público y privado;

Por su parte, el artículo 22 brinda al Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) sobre investigación científica y tecnología incluyendo sobre elementos de la movilidad.

**Artículo 22.** El INECC tendrá las atribuciones siguientes:

**i.** Coordinar, promover y desarrollar con, la participación que corresponda a otras dependencias y entidades, la investigación científica y tecnológica relacionada con la política nacional en materia de bioseguridad, desarrollo sustentable, protección del medio ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico y conservación de los ecosistemas y cambio climático, incluyendo los siguientes temas:

...

**j)** Investigación sobre transporte eficiente y sustentable, público y privado;

...

En el marco de la política de mitigación y en expresa relación con la movilidad, el artículo 34 de la LGCC establece que lo siguiente:

**Artículo 34.** Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las Entidades Federativas y los Municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes:

...

**I.** Reducción de emisiones en la generación y uso de energía:

**c)** Establecer los mecanismos viables técnico económicamente que promuevan el uso de mejores prácticas, para evitar las emisiones fugitivas de gas en las actividades de extracción, transporte, procesamiento y utilización de hidrocarburos.

...

**II.** Reducción de emisiones en el Sector Transporte:

a) Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.

...

b) Diseñar e implementar **sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable** en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.

...

**VI.** Educación y cambios de patrones de conducta, consumo y producción:

...

g) Desarrollar instrumentos económicos para que las empresas otorguen el servicio de transporte colectivo a sus trabajadores hacia los centros de trabajo, a fin de reducir el uso del automóvil.

...

De estas disposiciones podemos interpretar que una de las acciones y políticas de mitigación de emisiones mediante el diseño e implementación de políticas y programas de cambio climático que consideren movilidad sustentable en el territorio para así lograr:

- Mayor eficiencia energética en la movilidad y el transporte.
- Disminución de los tiempos de traslado,
- Reducción del uso de automóviles particulares,
- Sistema de transporte accesible y asequible,
- Bajar la incidencia de enfermedades respiratorias,
- Construcción de ciclovías y promover el uso de la bicicleta,
- Disponer de transporte colectivo para trabajadores,
- Entre otras.

En relación el cumplimiento de obligaciones sobre contribuciones determinadas a nivel nacional y su cumplimiento, son 21 entidades las que manifestaron estar al tanto de las NDC.<sup>38</sup> Las entidades que cuentan con una estrategia de aportación a la NDC son: Aguascalientes, Baja California Sur, Chiapas, Ciudad de México, Colima, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Michoacán, Oaxaca, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz y Yucatán.

Sin embargo, de forma similar al cuestionamiento que se vertió respecto del capítulo de movilidad de la LGAHOTDU, no basta la creación de programas de cambio climático y movilidad aislados. Consideramos que para la solución de una crisis transversal, debe articularse las leyes de diversas materias que incluyen materias de movilidad o relacionadas con ella. Como veremos adelante, no compete la movilidad únicamente en los ámbitos de asentamientos humanos y ambiental, sino en otras materias reguladas que con una perspectiva transversal, forman parte de la normatividad en materia de movilidad en su relación con otras como salud, personas con discapacidad, vivienda, comunicaciones y transportes, entre otras.

### **Ley General de Salud**

Pese a que nominalmente la Ley General de Salud (LGSalud) no contiene disposiciones sobre movilidad, esta Ley regula la materia de accidentes, que desde una perspectiva de movilidad y seguridad vial resulta de vital importancia para el Proceso Nacional en materia de movilidad que nos ocupa. Al momento, no existe una mención expresa en la legislación federal en materia de “seguridad vial”, pero podemos encontrar algunas disposiciones relacionadas en la LGSalud.

En este sentido, la LGSalud define en su artículo 162 que para los efectos de esta Ley, se entiende por accidente el hecho súbito que ocasione daños a la salud, y que se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles. En este sentido, la Ley señala que es materia de salubridad general y se consideran servicios básicos de salud la prevención y el control de accidentes. En esta materia, resaltamos que corresponde a la Secretaría de Salud:

- Dictar normas oficiales mexicanas en materia de prevención y control de accidentes,

---

<sup>38</sup> Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, *Fortalecimiento de capacidades subnacionales y sus aportaciones a la Contribución Determinada a nivel Nacional (NDC), 2017-2018. Informe de resultados y recomendaciones de los talleres regionales*, Ciudad de México, 2018, p. 22.

- Realizar los programas y actividades que estime necesario para la prevención y control de accidentes.
- Promover la colaboración de las instituciones de los sectores público, social y privado, así como de los profesionales, técnicos y auxiliares para la salud y de la población en general.
- Realizar convenios con los gobiernos de las entidades federativas para determinar los exámenes psicofísicos integrales que se practicarán como requisito previo para la emisión o revalidación de licencias de conducir, así como para establecer otras medidas de prevención de accidentes.
- Coordinar sus actividades con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social así como con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en general, con las dependencias y entidades públicas y con los gobiernos de las entidades federativas, para la investigación, prevención y control de los accidentes

### **Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad**

Esta Ley define accesibilidad como: “Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.” Asimismo, en artículos subsecuentes, la Ley delinea los principios relativos que se deberán observar.

**Artículo 5.** Los principios que deberán observar las políticas públicas, son:

...

**VIII.** La accesibilidad;

**IX.** La no discriminación;

...

**Artículo 16.** Las personas con discapacidad tienen derecho a la accesibilidad universal y a la vivienda, por lo que se deberán emitir normas, lineamientos y

reglamentos que garanticen la accesibilidad obligatoria en instalaciones públicas o privadas, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras.

Las dependencias y entidades competentes de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente.

...

**Artículo 19.** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral.

...

Además de los principios sentados, destaca la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para promover el derecho de las personas con discapacidad al acceso al transporte, que contribuya a su independencia y desarrollo integral. Sin embargo, contrario a la CDPcD internacional analizada con anterioridad, la ley general mexicana es omisa en mencionar a la movilidad en relación con las personas con discapacidad.

## **Ley de Vivienda**

La vivienda es un elemento esencial del fenómeno de la movilidad y viceversa, ya que tal como se argumentó en el análisis constitucional, el derecho a la propiedad y su articulación tiene un impacto profundo en la complejización y funcionamiento de las dinámicas de los centros de población y asentamientos humanos. Por lo tanto, en el derecho a la movilidad, en función de las modalidades que imponga la autoridad a la propiedad privada, se trazarán los mecanismos de libre traslado entre los centros de vivienda, espacios públicos, servicios, centros de trabajo, etc.

La primera condicionante que establece la Ley de Vivienda es que se considerará vivienda digna y decorosa a aquella que cumpla las disposiciones aplicables en materia de asentamientos humanos. Esta condicionante, liga legalmente y programáticamente el derecho a una vivienda digna, al derecho a la movilidad, ya que deberán aplicar todas las disposiciones abordadas en

el análisis de la LGAHOTDU en los planes de vivienda que se elaboren. Para mayor claridad en la exposición, se cita el artículo completo:

**ARTÍCULO 2.-** Se considerará vivienda digna y decorosa la que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables en materia de asentamientos humanos y construcción, salubridad, cuente con espacios habitables y auxiliares, así como con los servicios básicos y brinde a sus ocupantes seguridad jurídica en cuanto a su propiedad o legítima posesión, y contemple criterios para la prevención de desastres y la protección física de sus ocupantes ante los elementos naturales potencialmente agresivos.

En el marco del Sistema Nacional de Vivienda, se crea el Sistema Nacional de información, el cual tiene como objeto la "...adecuada planeación, instrumentación y seguimiento de la Política Nacional de Vivienda". Este Sistema de Información juega un papel crucial en la recopilación de información para poder articular de manera adecuada, con información real y de calidad las políticas y programas de movilidad, así como los instrumentos de planeación de Asentamientos Humanos previstos en el Título Cuarto de la LGAHOTDU. El artículo 44 de la Ley de Vivienda es bastante específico respecto de los elementos que deberán ser recopilados por el sistema:

**ARTÍCULO 44.-** El Sistema de Información contendrá los elementos que permita mantener actualizado el inventario habitacional, determinar los cálculos sobre el rezago y las necesidades de vivienda, su calidad y espacios, su acceso a los servicios básicos, así como la adecuada planeación de la oferta de vivienda, los requerimientos de suelo y la focalización de programas y acciones en la materia.

Entre otros indicadores de evaluación, deberán considerarse los siguientes: metas por cobertura territorial; beneficiarios por grupos de ingreso en veces el salario mínimo y modalidades de programas, ya sea que se trate de vivienda nueva, sustitución de vivienda, en arrendamiento o del mejoramiento del parque habitacional; evaluación de los productos habitacionales en términos de su ubicación en los centros de población con respecto a las fuentes de empleo, habitabilidad de la vivienda y adaptabilidad a las condiciones culturales, sociales y ambientales de las regiones; y, evaluación de los precios de suelo, de las medidas de control para evitar su especulación y sus efectos en los programas habitacionales.

A lo largo de la Ley de Vivienda podemos encontrarnos con diversas disposiciones que ligan de manera específica las acciones de vivienda con aquellas de asentamientos humanos, lo que

demuestra de manera determinante que la planeación de la vivienda como un elemento de los asentamientos humanos, abonan al efectivo cumplimiento del derecho a la movilidad. Tenemos por ejemplo los artículos 73 y 74, el primero hace referencia directamente a la LGAHOTDU y el segundo establece que las acciones de vivienda que realicen los Estados deberán ser congruentes con las necesidades de cada centro de población, lo que incluye sin lugar a dudas, a los sistemas de movilidad:

**ARTÍCULO 73.-** Las acciones de suelo y vivienda financiadas con recursos federales, así como las de los organismos que financien vivienda para los trabajadores en cumplimiento a la obligación que consigna el artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, deberán observar los lineamientos que en materia de equipamiento, infraestructura y vinculación con el entorno establezca la Secretaría, escuchando la opinión de la Comisión para cada grupo objetivo de la población, a fin de considerar los impactos de las mismas, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y demás disposiciones aplicables.

**ARTÍCULO 74.-** Las acciones de vivienda que se realicen en las entidades federativas y municipios, deberán ser congruentes con las necesidades de cada centro de población y con los planes y programas que regulan el uso y el aprovechamiento del suelo, a fin de garantizar un desarrollo urbano ordenado. Además, establecerán las previsiones para dotar a los desarrollos de vivienda que cumplan con lo anterior, de infraestructura y equipamiento básico y adoptarán las medidas conducentes para mitigar los posibles impactos sobre el medio ambiente.

Aunque diversas reglas contenidas en la Ley de Vivienda se relacionan con la movilidad de conformidad con el análisis de interdependencia que llevamos a cabo, no existe una vinculación expresa con la movilidad resultando en una desarticulación con las normas en la materia.

### **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPATF)**

Esta Ley tiene por objeto La presente Ley tiene por objeto, entre otros, regular los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y el tránsito en los caminos y puentes federales. Determina también reglas para las concesiones y permisos sobre autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga. Analizamos en sección posterior algunas disposiciones sobre transporte privado contenidas en la LCPATF, de relevancia para la movilidad.



Cabe mencionar que la Ley de Vías Generales de Comunicación mencionada en la LCPATF, tras derogar la mayoría de sus objetos, ahora concierne únicamente a la materia de correo postal.

### **Ley General de Mejora Regulatoria**

Aunque no está estrictamente relacionada con la movilidad, es relevante esta Ley General por la naturaleza legislativa de este Proceso Nacional de Armonización Normativa.

En su artículo 64, establece que los Sujetos Obligados, es decir la Administración Pública Federal y sus respectivos homólogos de las entidades federativas, los municipios o alcaldías y sus dependencias y entidades, los poderes legislativos de los órdenes federal o local, entre otros, deberán presentar su Agenda Regulatoria informando al público la Regulación que pretenden expedir en dichos en los periodos subsecuentes de junio a noviembre y de diciembre a mayo. Estas regulaciones se deberán sujetar a un análisis de impacto regulatorio.

Habiendo analizado legislación general y federal en México que se relaciona con la movilidad, se han identificado algunas facultades y obligaciones del Estado relacionadas con la movilidad. A nivel federal, destacamos de este análisis las atribuciones relacionadas con la movilidad que poseen dependencias como SEDATU, SEMARNAT, SE, SCT, SSalud y el INECC, entre diversas autoridades federales en el cumplimiento de atribuciones constitucionales y federales.

# LEGISLACIÓN DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS EN MATERIA DE MOVILIDAD

Tomando en cuenta el análisis competencial constitucional que se hizo anteriormente, podremos recordar que los Congresos Estatales tienen la obligación de emitir normativas relacionadas con la movilidad, en materia de:

- Asentamientos humanos.
- Protección al ambiente y de preservación y restauración del equilibrio ecológico.
- Justicia cívica e itinerante.

En ese sentido, en el siguiente cuadro mostraremos cuántos y cuáles Estados cuentan ya con normatividad relacionada:

ESTADOS	ASENTAMIENTOS HUMANOS	PROTECCIÓN AL AMBIENTE Y RESTAURACIÓN DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO	JUSTICIA CÍVICA
Aguascalientes	✓	✓	x
Baja California	✓	✓	x
Baja California Sur	✓	✓	x
Campeche	✓	✓	x
Chiapas	✓	✓	x
Chihuahua	✓	✓	x
Ciudad de México	✓	✓	x
Coahuila	✓	✓	x
Colima	✓	✓	x

ESTADOS	ASENTAMIENTOS HUMANOS	PROTECCIÓN AL AMBIENTE Y RESTAURACIÓN DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO	JUSTICIA CÍVICA
Estado de México	✓	✓	x
Durango	✓	✓	x
Guanajuato	✓	✓	x
Guerrero	✓	✓	x
Hidalgo	✓	✓	x
Jalisco	✓	✓	x
Michoacán	✓	✓	x
Morelos	✓	✓	x
Nayarit	✓	✓	x
Nuevo León	✓	✓	x
Oaxaca	✓	✓	x
Puebla	✓	✓	x
Querétaro	✓	✓	x
Quintana Roo	✓	✓	x
San Luis Potosí	✓	✓	x
Sinaloa	✓	✓	x
Sonora	✓	✓	x
Tabasco	✓	✓	x
Tamaulipas	✓	✓	x
Tlaxcala	✓	✓	x
Veracruz	✓	✓	x
Yucatán	✓	✓	x
Zacatecas	✓	✓	x

Como se puede observar en el cuadro anterior todos los Estados cuenta con Ley de Asentamientos Humanos o Desarrollo Urbano y de Protección al Ambiente. Sin embargo, cada uno cuenta con leyes relacionadas, planteadas desde diferentes perspectivas, por lo que existen también leyes relativas al fomento a la vivienda, derechos de vías de carreteras o caminos locales, de transporte y/o vialidad y/o tránsito, cambio climático, gestión de residuos y basura, o incluso de reciclaje de ciertos materiales en las cuales podrían estar cumpliendo su obligación constitucional. Lo mismo sucede en el caso del cambio climático y la movilidad.

En cumplimiento a la LGCC, hasta el momento 23 entidades federativas cuentan con una Ley de Cambio Climático, a saber: Aguascalientes, Baja California, Chiapas, Chihuahua, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Durango, Estado de México, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sonora, Tamaulipas, Veracruz y Zacatecas.

De igual forma, pese a no existir la obligación expresa de adoptar leyes de movilidad, la LGAHOTDU sí obliga a las entidades federativas a contar con legislación que cumpla con lo establecido en esa Ley, siendo la movilidad uno de los capítulos, existe una tendencia por adoptar leyes de movilidad para cumplir con dicha obligación, y en algunos casos el reconocimiento en la constitución local del derecho humano a la movilidad. Ahora toca el turno de revisar qué entidades federativas cuentan con normatividad específica en materia de movilidad. Se enlistan en un cuadro las leyes de los Estados que nominalmente se encarguen de la movilidad, posteriormente, se elaborará un análisis más a profundidad de ciertas leyes estatales.

ESTADOS	RECONOCIMIENTO EN CONSTITUCIÓN LOCAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD	
	LEGISLACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD	
<b>Aguascalientes</b>		Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes  30 de abril de 2018.
<b>Baja California</b>		No

ESTADOS	RECONOCIMIENTO EN CONSTITUCIÓN LOCAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD	LEGISLACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD
<b>Baja California Sur</b>		<p>Ley de Movilidad del Estado de Baja California Sur.</p> <p>5 de octubre del 2018.</p> <p>Nueva ley en proceso de promulgación:</p> <p>Ley de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad para el Estado de Baja California Sur. Dictamen aprobado el 6 de diciembre de 2019.</p>
<b>Campeche</b>		No
<b>Chiapas</b>		No
<b>Chihuahua</b>		No
<b>Ciudad de México</b>	Sí	<p>Ley de Movilidad del Distrito Federal</p> <p>14 de julio de 2014</p>
<b>Coahuila</b>		<p>Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado Coahuila de Zaragoza</p> <p>10 de noviembre de 2017</p>
<b>Colima</b>		<p>Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima</p> <p>30 de enero de 2017</p>
<b>Estado de México</b>		<p>Ley de Movilidad del Estado de México</p> <p>12 de agosto de 2015</p>
<b>Durango</b>		No
<b>Guanajuato</b>		<p>Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios</p> <p>18 de marzo de 2016</p>
<b>Guerrero</b>		No

ESTADOS	RECONOCIMIENTO EN CONSTITUCIÓN LOCAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD	LEGISLACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD
<b>Hidalgo</b>		Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo  30 de julio de 2018
<b>Jalisco</b>		Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco  10 de agosto de 2013
<b>Michoacán</b>		No
<b>Morelos</b>		No
<b>Nayarit</b>		No
<b>Nuevo León</b>	Sí	Ley del Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León  Publicada el 8 de enero de 2020
<b>Oaxaca</b>	Sí	Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca  12 de abril del 2019
<b>Puebla</b>		No
<b>Querétaro</b>		Ley de Movilidad para el Transporte para el Estado de Querétaro  7 de julio 2013
<b>Quintana Roo</b>		Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo  14 de junio de 2018
<b>San Luis Potosí</b>		No
<b>Sinaloa</b>		Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa  10 de octubre de 2018
<b>Sonora</b>		No

ESTADOS	RECONOCIMIENTO EN CONSTITUCIÓN LOCAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD	LEGISLACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD
Tabasco		Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco 26 de noviembre de 2019
Tamaulipas		No
Tlaxcala		No
Veracruz		No
Yucatán		No
Zacatecas		No

Independientemente del reconocimiento constitucional federal o local del derecho a la movilidad, algunas entidades, reconocen el derecho a la movilidad en sus leyes en la materia: tales como Aguascalientes, Colima, CDMX, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Edomex, Oaxaca, Quintana Roo y Sinaloa. Aunque este reconocimiento no tiene los alcances de aquel que tendría en la CPEUM, favorece la protección más amplia del derecho a la movilidad hacia su reconocimiento nacional.

En cuanto al contenido de las leyes de movilidad, de entre aquellas analizadas se hizo una revisión más profunda de las leyes en materia de movilidad de Aguascalientes, Colima, Ciudad de México, Jalisco, Nuevo León, Oaxaca, Tabasco y Nuevo León. En ellas se identificaron los siguientes patrones temáticos de relevancia para la movilidad:

### Ejes temáticos

1. Transporte público de pasajeros
  - a. Sistema integrado de transporte (SIT)
  - b. Tarifas
2. Transporte escolar
3. Tránsito peatonal y vehicular / Vialidad

- 
4. Transporte de carga
  5. Peatones
  6. Ciclistas
  7. Vehículos automotores particulares
  8. Instituto de Movilidad
  9. Coordinación metropolitana e intermunicipal
  10. Control de emisiones y calidad del aire
  11. Espacio público
  12. Mecanismos de desarrollo urbano y ordenamiento territorial
  13. Seguridad vial
  14. Registro de movilidad y de transporte
  15. Publicidad
  16. Tarifas
  17. Plataformas digitales y micromovilidad

### **Aspectos transversales**

1. Derechos humanos
  - a. Derecho a la movilidad
2. Planeación
3. Seguridad
4. Calidad
5. Igualdad
6. Sustentabilidad / Medio ambiente
7. Accesibilidad
8. Personas con discapacidad y grupos vulnerables
9. Género
10. Coordinación
11. Financiamiento
12. Infraestructura, servicios y equipamiento
13. Seguridad Vial, accidentes/hechos de tránsito
14. Licencias

15. Supervisión, vigilancia, control, sanciones, delitos
16. Concesiones, permisos y autorizaciones
17. Educación
18. Seguros
19. Tecnología
20. Riesgos y resiliencia

A éstas se pueden agregar algunas áreas temáticas identificadas en diversas publicaciones académicas: infraestructura y espacio público, uso de la calle y espacio público, control vehicular, servicios de transporte y desarrollo orientado al transporte (DOT)<sup>39</sup>, así como accesibilidad, movilidad segura y eficiente, gestión de la demanda, sistemas integrados de transporte, nuevas tecnologías, micromovilidad y empresas de redes de transporte.<sup>40</sup> De igual forma, este listado irá sumando elementos a lo largo de esta investigación.

---

<sup>39</sup> Treviño, Xavier y Leal, Alejandra, *León, Guanajuato, Diagnóstico y Recomendaciones de capacidades en la planeación de movilidad urbana*, GIZ, Céntrico, 2018, p. 5.

<sup>40</sup> ITDP, *Construcción colectiva de la Ley de Movilidad de Nuevo León, Reporte de resultados*, Disponible en: [http://www.hcnl.gob.mx/glpmc/imagenes/ITDP\\_Ley\\_de\\_Movilidad\\_de\\_NL.pdf](http://www.hcnl.gob.mx/glpmc/imagenes/ITDP_Ley_de_Movilidad_de_NL.pdf)  
Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.



# **JURISPRUDENCIA APLICABLE A MOVILIDAD**

Pese a que las sentencias de la SCJN tienen efectos relativos únicamente para la persona que haya promovido el juicio, es de relevancia mencionar algunos criterios de la Suprema Corte sobre movilidad, debido a que en los casos de jurisprudencia, la jurisprudencia de la SCJN es de observancia obligatoria para el Poder Judicial de la Federación.

En adición a las tesis jurisprudenciales que ya se han mencionado, hacemos énfasis en los siguientes criterios integradores de jurisprudencia del máximo Tribunal:

1. La Segunda Sala de la SCJN determinó en 2009<sup>41</sup> que el derecho al libre tránsito implica la libertad de viaje por el territorio imponiéndose únicamente las restricciones a esta libertad dictadas por la ley. De este criterio, consideramos relevante que aún cuando se restrinja el uso de vehículos, esto no coarta la libertad de desplazarse por el territorio, pues esta libertad “sólo salvaguarda a los individuos y no a los vehículos automotores a través de los cuales se desplazan”.
2. La Segunda Sala de la SCJN determinó en 2015<sup>42</sup> que considerar el año de un automóvil, y no las emisiones del mismo, como criterio para otorgar hologramas de circulación es violatorio de derechos humanos, por lo que es procedente otorgar la suspensión definitiva de este requisito en los juicios de amparo promovidos por personas a quienes se les hubiera negado el holograma CERO por este motivo. No obstante, es importante destacar que en la misma sentencia la Corte reitera que, aunque sin tomar en cuenta el año del vehículo, para respetar el derecho de la colectividad a un medio ambiente sano, los vehículos deben sujetarse a los controles de contaminación y restricciones establecidos.
3. La misma Segunda Sala de la SCJN en 2018<sup>43</sup> reiteró que son constitucionales las medidas de control y disminución de contaminación impuestas a los vehículos automotores, ya que de lo contrario se impediría garantizar el derecho a un medio ambiente sano, pues es de interés general que el Estado establezca medidas adecuadas para lograr el control y disminución de las concentraciones de contaminantes.

---

<sup>41</sup> Tesis: 2a./J. 192/2009, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Segunda Sala, t. XXX, Diciembre de 2009, p. 359.

<sup>42</sup> Tesis: 2a./J. 125/2015 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Segunda Sala, Libro 23, t. II, Octubre de 2015, p. 2031.

<sup>43</sup> Tesis: 2a./J. 165/2017 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Segunda Sala, Libro 50, t. I, Enero de 2018, p. 522.

Recientemente, la SCJN ha resuelto dos acciones de inconstitucionalidad en materia de servicios de transporte individual mediante plataformas digitales. De conformidad con el artículo 43 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos estas decisiones jurisprudenciales resultan de observancia obligatoria para el ámbito judicial en México. Siendo un tema tan novedoso de reciente existencia, resulta esencial observar el comportamiento del poder judicial que interpreta y determina la ley en casos específicos ante vacíos o controversias.

De estas resoluciones que son analizadas a detalle en sección posterior, resaltamos lo siguiente:

1. En resolución de la acción de inconstitucionalidad 63/2016<sup>44</sup> de 2017 que versa sobre servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas” vs Ley de Transporte del Estado de Yucatán, el Pleno de la SCJN resolvió que los servicios de transporte individual mediante plataformas tecnológicas no es equiparable a otras modalidades del servicio de transporte de pasajeros, concretamente el taxi, pues el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocio diferente al constituido para normar el transporte de pasajeros a través de taxis, cuyo mecanismo de regulación se rige fundamentalmente a través de concesiones otorgadas para tales efectos, lo que no sucede en la otra modalidad. No se puede equiparar dos modalidades de transporte que se encuentran en situaciones distintas y, por tanto, no equivalentes.
2. Más recientemente en octubre de 2018, el Pleno de la SCJN resolvió acción de inconstitucionalidad 13/2017<sup>45</sup> interpuesta por integrantes del poder legislativo de Colima, en contra de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Esta resolución versó de igual forma sobre el servicio de transporte privado a través de aplicaciones tecnológicas, de la cual resaltamos lo siguiente:

El transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocios distinto y que lo constituyen y lo colocan en una categoría o modalidad diferente para la prestación del servicio de

---

<sup>44</sup> <http://www2.scjn.gob.mx/ConsultaTematica/PaginasPub/DetallePub.aspx?AsuntoID=202300>

Fecha de consulta: 15 de octubre de 2019.

<sup>45</sup> <http://www2.scjn.gob.mx/ConsultaTematica/PaginasPub/DetallePub.aspx?AsuntoID=212391>

Fecha de consulta: 15 de octubre de 2019.



transporte, lo cierto es que no por ello dejan de ser regulables en los distintos ámbitos de competencia en los que incida la actividad, como acto de comercio, de telecomunicaciones, en lo que se refiere a los datos de los particulares, entre otras, es regulable por parte del legislador federal competente en esas materias, mientras que en lo que se refiere a la dimensión material del acto de transporte de personas en el territorio de un estado en particular, este resulta regulable por el legislador estatal en la materia que le corresponde, lo que tiene que ver con el transporte de punto a punto dentro del estado y la seguridad del mismo, por ejemplo. Por otro lado, también es claro para este Tribunal que en el análisis del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas no debe compararse entre los distintos servicios que cubren la demanda de transporte como si los mismos estuviesen sujetos al principio igualdad aplicable a particulares. El Pleno agrega que son regulables los diversos aspectos de la prestación de este servicio, siempre que el legislador justifique sus argumentos. Algunos de estos aspectos regulables son: otorgamiento de permisos, registro de empresas, retención de información, requerimientos de seguridad, características del vehículo, restricciones en la prestación del servicio, aportación a fondos de movilidad.

Pudieran existir en el futuro otras determinaciones judiciales de la SCJN en materias de movilidad a las cuales se recomienda permanecer al tanto. Incluso las tesis aisladas podrían ser integradoras de jurisprudencia en el futuro, y en cualquier caso, las tesis jurisprudenciales de la SCJN fungen como persuasivas en los asuntos judiciales en la materia.



# **INICIATIVAS DE LEY Y DE REFORMAS RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD**

Existen diversos proyectos de ley o de reforma a disposiciones nacionales, que se describen a continuación:

## SENADO DE LA REPÚBLICA

**Iniciativa de 30 de abril de 2019, de la Senadora Patricia Mercado y del Senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y del Grupo Parlamentario Morena, respectivamente, con proyecto de decreto que expide la Ley General de Seguridad Vial.<sup>46</sup>**

Proyecto de decreto que expide la Ley General de Seguridad Vial.

**Iniciativa de fecha 22 de mayo de 2019, del Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario Morena, con proyecto de decreto que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>47</sup>**

Pretende reformar el artículo 73 constitucional para brindar la facultad al Congreso de la Unión para dictar leyes sobre lo relativo a la seguridad vial.

**Iniciativa de 22 de mayo de 2019, del Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario Morena, con proyecto de decreto que expide la Ley General de Seguridad Vial.<sup>48</sup>**

Iniciativa para expedir la Ley General de Seguridad Vial.

**Iniciativa de 3 de julio de 2019, de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que reforma el**

---

<sup>46</sup> [http://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/95171](http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/95171)

<sup>47</sup> [http://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_comision\\_permanente/documento/95737](http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_comision_permanente/documento/95737)

<sup>48</sup> [http://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_comision\\_permanente/documento/95631](http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_comision_permanente/documento/95631)

**artículo 115, fracción III inciso h); y adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>49</sup>**

Busca reconocer el derecho a la seguridad vial, brindar al Congreso de la Unión facultades para expedir leyes en materia de seguridad vial, y agregar a cargo del Municipio las funciones y servicios públicos de seguridad vial.

**Iniciativa de fecha 10 de septiembre de 2019, de la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>50</sup>**

Proyecto de decreto que reforma los artículos 27, 73, 115 y 122 de la Constitución en materia de movilidad y seguridad vial, para brindar al Congreso la facultad para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial.

## CÁMARA DE DIPUTADOS

**Iniciativa de fecha 12 de marzo de 2019, del C. Luis Daniel Reyes Amézaga, por la que remite proyecto de Ley General de Movilidad Segura, para mejorar la seguridad vial en todo México, presentada por el Dip. Javier Ariel Hidalgo Ponce.<sup>51</sup>**

Iniciativa para expedir una Ley General de Movilidad Segura.

**Iniciativa de fecha 5 de junio de 2019, de los diputados Javier Ariel Hidalgo Ponce y Lucio Ernesto Palacios Cordero, del Grupo Parlamentario Morena, con proyecto de decreto que**

<sup>49</sup> [http://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_comision\\_permanente/documento/97014](http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_comision_permanente/documento/97014)

<sup>50</sup> [http://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/99085](http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/99085)

<sup>51</sup> [http://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/90960](http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/90960)

**reforma y adiciona diversas disposiciones a los artículos 4º y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.**<sup>52</sup>

Tiene el objetivo de reconocer el derecho a la movilidad en la CPEUM, y brindar facultades al Congreso de la Unión para expedir leyes generales en materias de movilidad y seguridad vial.

**Iniciativa de 5 de septiembre de 2019, Que expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo del diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce, del Grupo Parlamentario de Morena.**<sup>53</sup>

Iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Es de resaltarse que se han conjuntado las diversas iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial en el Congreso de la Unión, dando lugar al dictamen aprobado en el Senado el 11 de diciembre de 2019 que ha sido descrito con anterioridad en el que, entre otras reformas propuestas, se reconoce el derecho humano a la movilidad en la CPEUM. El dictamen se encuentra pendiente de discusión y aprobación en la Cámara de Diputados, y en su caso de aprobación por la mayoría de los congresos locales antes de ser publicado.

## **NORMAS OFICIALES MEXICANAS**

Entre otros proyectos de creación y reforma a normas oficiales mexicanas, destaca el proyecto conjunto entre SCT, SEDATU, y la Secretaría de Economía en un ejercicio sin precedentes. En el marco de la Cuarta Sesión Ordinaria del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), se aprobó que las mencionadas Secretarías trabajen de manera coordinada para emitir la Norma Oficial Mexicana (NOM) de señalización vial. La nueva NOM tendrá como base el contenido del PROY-NOM-034-SCT2-2019<sup>54</sup>: Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vías urbanas. Se complementará con las propuestas del

<sup>52</sup> [http://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_comision\\_permanente/documento/96106](http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_comision_permanente/documento/96106)

<sup>53</sup> <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/64/2019/sep/20190905-IV.html#Iniciativa11>

<sup>54</sup> [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5563987&fecha=25/06/2019](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5563987&fecha=25/06/2019)



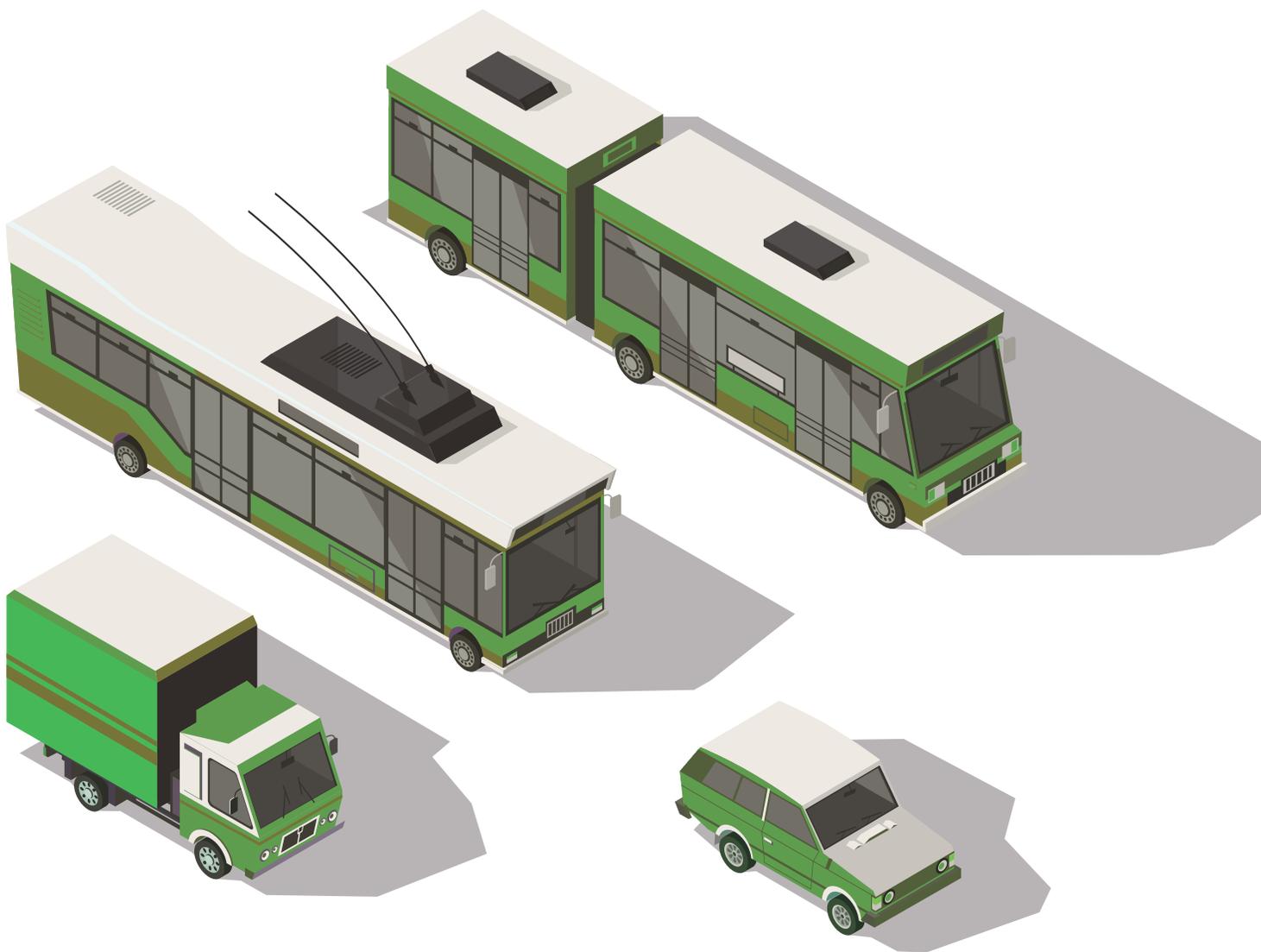
Manual de Calles: Diseño Vial para Ciudades Mexicanas, publicado por la SEDATU y el Banco Interamericano de Desarrollo. Se contará también con la participación entes técnicos y autoridades de los tres niveles de gobierno. La NOM sentará las bases para contar con un señalamiento vial único, aplicable en todo el territorio nacional en el que se privilegie la seguridad vial y la eficiencia de los traslados de todos los usuarios de las vías, priorizando a los históricamente vulnerados: peatones y ciclistas.<sup>55</sup>

En la constante evolución de la normatividad aplicable en la materia, se espera que el Congreso de la Unión inicie procesos legislativos para reformar leyes generales relacionadas con la movilidad como son la LGAHOTDU y la LGSalud, entre otras.

---

<sup>55</sup> <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/emitiran-secretarias-de-estado-nom-en-materia-de-senalizacion-vial>

# NATURALEZA JURÍDICA DEL TRANSPORTE



Dada la sabida importancia del transporte como elemento en la movilidad de las personas, aunada a las inquietudes de las personas interesadas en la movilidad y la constante evolución de los modos de transporte, en este Diagnóstico se dedica una sección al análisis de las particularidades jurídicas del transporte como elemento de la movilidad. Se resaltan igualmente algunas disposiciones jurídicas relacionadas con los vacíos legales existentes en relación con el transporte y las facultades de cada orden de gobierno que corresponden.

## EL TRANSPORTE COMO SERVICIO PÚBLICO EN LA CPEUM

La CPEUM no establece que el transporte sea un servicio público, por lo que se hace un análisis constitucional y legal sobre los servicios públicos y el transporte:

El artículo 28 de la Constitución establece:

El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público.

La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley.

El Estado podrá concesionar lo que considere como servicios públicos. Sin embargo, como vimos en la sección competencial, en la Constitución no se define al transporte como un servicio público. En algunas tesis de la SCJN y en algunas legislaciones locales se determina que el transporte es un servicio público. Ante esta incertidumbre, consideramos que compete a las

entidades federativas hacer en su caso esta determinación de transporte público como un servicio público de interés general, lo cual brindaría la posibilidad de concesionarlo.

Se interpreta que las atribuciones de servicios públicos son originariamente municipales. Hemos visto en sección respectiva que los artículos 115 y 116 de la CPEUM permiten a los municipios prestar servicios públicos a su cargo de manera conjunta entre ayuntamientos o delegarlos a la entidad federativa. El artículo 115 prevé la posibilidad de celebrar convenios entre la Federación y las entidades federativas, y de las entidades federativas con los municipios a efecto de prestar servicios o ejercer funciones de su competencia.

Aunque el transporte no está expresamente reconocido como un servicio público en la CPEUM, ésta reconoce que será competencia de la legislatura local determinar otros servicios públicos no previstos en el artículo 115 constitucional. Es decir, ante el vacío que existe al respecto, las leyes locales son los instrumentos que podrían determinar al transporte como un servicio público. Como dicta el artículo 28 constitucional, un servicio público puede concesionarse, lo que significa que también puede no hacerse. Es decir, el transporte puede también ser prestado directamente por el Estado en caso de que se considere un servicio público.

Sobre las formas en que puede ser prestado el transporte, recordemos las determinaciones de la SCJN al respecto en jurisprudencia (Tesis: P./J. 46/2011 (9a.)) antes transcrita:

“El servicio público federal de tránsito se proporciona en los caminos y puentes de jurisdicción federal; el servicio público estatal de tránsito, en los caminos y puentes de jurisdicción estatal, así como en las zonas urbanas no atendidas por los Municipios; y el servicio público municipal de tránsito, en las zonas urbanas, considerando que los caminos que comunican a unas zonas urbanas con otras de la misma clase son de jurisdicción federal o estatal. Por su parte, el transporte es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro en atención a sus usuarios, y puede ser público y privado. En razón de su objeto, el transporte puede ser de pasajeros y de carga. En conclusión, el servicio de tránsito es dirigido a los usuarios en general o al universo de usuarios de gestión pública de manera constante, y el de transporte se dirige a usuarios en particular y puede ser tanto de gestión pública como privada.”



De acuerdo con la SCJN, el transporte (llevar personas o cosas de un lugar a otro) es un servicio dirigido a usuarios en específico. En razón de sus usuarios, puede ser público o privado; y de su objeto, puede ser de pasajeros y de carga. El servicio de transporte, dirigido a usuarios en particular, puede ser de gestión pública o privada.

Como hemos visto, en algunas determinaciones judiciales o legislativas locales, se asume que el transporte es un servicio público. Es un hecho que el transporte es una facultad concurrente entre los tres órdenes de gobierno, dependiendo del ámbito territorial del que se trate, existiendo la posibilidad de ser prestado por cualquiera de los órdenes de gobierno mediante coordinación y cuando el interés social así lo requiera. El servicio de transporte habrá de ser regulado por la autoridad del ámbito territorial de que se trate. Si se considera un servicio público, el transporte puede entonces prestarse por el Estado, concesionarse, o como veremos más adelante, regularse la gestión privada del transporte público.

# LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Ante la distinción de transporte público y transporte privado, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPATF), aplicable únicamente en caminos y puentes federales, funge como referencia ante la falta de guía legislativa sobre el tema. Resaltamos la definición en la LCPATF de “Transporte privado”: Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro.

En territorio federal, incluso el transporte privado podría requerir de permiso. Es de relevancia sobre el transporte privado el artículo 40 de esta Ley, que indica que en caso de rebasar ciertos límites, el transporte privado también puede ser sujeto a permisos.

**Artículo 40.-** No se requerirá de permiso para el transporte privado, en los siguientes casos:

- I. Vehículos de menos de 9 pasajeros; y
- II. Vehículos de menos de 4 toneladas de carga útil. Tratándose de personas morales, en vehículos hasta de 8 toneladas de carga útil.

...

Resaltamos que la LCPATF, aplicable únicamente en caminos y puentes federales, indica que se trata de transporte privado si se transportan bienes o personas relacionados con las respectivas actividades de quien transporte y no se genera un cobro. Algunas leyes locales y jurisprudencia de la SCJN se refieren, entre otros, a los servicios de transporte mediante plataformas tecnológicas como una modalidad de transporte privado. Sin embargo y como veremos, esta opinión no es homogénea ni en el país ni en el mundo.

# ANÁLISIS PARTICULARES RELACIONADOS CON LAS NUEVAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Existe incertidumbre en relación con disposiciones o vacíos jurídicos relacionados con nuevas modalidades de movilidad y transporte, que se analizan a continuación. Especialmente y ante el creciente uso entre las personas, se hace énfasis en las denominadas “Empresas de Redes de Transporte”, objeto de debates jurídicos en México y el mundo.

## Exclusión de extranjeros

Existe el argumento de que la Ley de Inversión Extranjera prohibiría a empresas de redes de transporte extranjeras involucrarse en actividades de transporte nacional de pasajeros, debido a las disposiciones contenidas en su artículo 6, que a la letra dice:

**ARTÍCULO 6o.-** Las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación, están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros:

**I.-** Transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, sin incluir los servicios de mensajería y paquetería.

...

En este caso, las personas que lleven a cabo actividades de transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga habrían de ser mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

No obstante, el TRANSITORIO SEXTO de esta Ley, establece:



Están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros las actividades de transporte terrestre internacional de pasajeros, turismo y de carga entre puntos del territorio de México y el servicio de administración de centrales camioneras de pasajeros y servicios auxiliares.

Sin embargo, en las actividades mencionadas la inversión extranjera podrá participar de conformidad con las disposiciones siguientes:

**I.-** A partir del 18 de diciembre de 1995, hasta el 49% del capital social de sociedades mexicanas;

**II.-** A partir del 1o. de enero del año 2001, hasta el 51% del capital social de sociedades mexicanas; y

**III.-** A partir del 1o. de enero del año 2004, hasta el 100% del capital social de sociedades mexicanas sin necesidad de obtener la resolución favorable de la Comisión.

Es de resaltar que el artículo 6 de la Ley dicta sobre transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, y el transitorio SEXTO sobre transporte terrestre internacional de pasajeros, turismo y carga. Esta Ley no define a los transportes nacional e internacional, por lo que no existe claridad sobre estas disposiciones. Aunque la autoridad suela interpretar que a partir de 2004 la inversión extranjera puede participar libremente en los servicios de autotransporte de pasajeros y de carga, en la Ley se observa una distinción entre el transporte terrestre internacional de pasajeros, y el nacional. En este asunto que consideramos no es claro, las personas interesadas podrían solicitar una confirmación de criterio a la autoridad, o en su caso acudir a tribunales.

## Competencia económica y prácticas monopólicas

Con fecha 4 de junio de 2018, el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) emitió la opinión OPN-008-2015<sup>56</sup> dirigida a las autoridades competentes de las entidades federativas, sobre el impacto que los servicios de transporte de personas por medio de plataformas móviles tienen en el proceso de competencia y libre concurrencia.

Veremos que coincide con la SCJN sugiriendo que la prestación de estos servicios se reconozca como una nueva categoría o modalidad de transporte, al distinguir que estos servicios “permiten: 1) conocer la identidad del conductor y los datos del vehículo previo al abordaje; 2) planificar automáticamente la ruta, lo que elimina la posibilidad de que los conductores se desvíen de ésta indebidamente y cobren un precio o tarifa más elevados; 3) arrojar una tarifa dinámica, de acuerdo a las condiciones de oferta y demanda en tiempo real; 4) facturar de acuerdo a las leyes fiscales correspondientes, y desglosar y transparentar la tarifa dando al usuario información suficiente sobre el cobro; 5) que pasajeros evalúen a choferes y, 6) conocer, en tiempo real, la disponibilidad del servicio y los periodos de espera requeridos para iniciar el viaje.”<sup>57</sup>

Aborda el tema de taxi, asimetrías de información y problemas de coordinación que pueden distorsionar la prestación del servicio en perjuicio del usuario.

Finalmente, además de sugerir se reconozcan como un modo de transporte distinto a los demás existentes, en dicha opinión la COFECE también recomienda que el marco normativo se limite a tutelar objetivos públicos, por ejemplo, en materia de seguros y antecedentes de las personas conductoras. Asimismo, que el marco normativo debería privilegiar la competitividad y libre concurrencia, evitando restricciones como la limitación del número de vehículos, su autorización o requisitos de cromática especiales, así como evitar interferir en los esquemas tarifarios.

No obstante, y como ha determinado la SCJN, será cada congreso local el que decida qué materias y con qué alcances regular en materia de la prestación del servicio de transporte

<sup>56</sup> <http://www.cofece.mx:8080/cfcresoluciones/docs/Mercados%20Regulados/V6/16/2042252.pdf>

<sup>57</sup> <https://www.cofece.mx/opina-cofece-sobre-los-servicios-de-transporte-de-personas-por-medio-de-plataformas-moviles/>

mediante plataformas tecnológicas, siempre que lo haga de forma justificada, y ateniéndose en todo caso al control constitucional.

Recientemente, ha surgido la opinión de algunos sectores de interpretar al servicio de transporte mediante plataformas digitales como una práctica monopólica. Se han suscitado hechos jurídicos relacionados con prácticas monopólicas, y existe la opinión de que ciertos modos de transporte pudieran incurrir en ellas.

Al respecto, se hace un análisis de la regulación vigente y otras determinaciones jurídicas:

La CPEUM señala:

**Artículo 28.** En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, la (sic DOF 03-02-1983) prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a ls (sic DOF 03-02-1983) prohibiciones a título de protección a la industria.

El mismo artículo 28 señala: “Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público”.

Por lo tanto, la ley señala que la regulación evitará prácticas monopólicas en la prestación de servicios, como lo es el transporte. No se observa que los servicios de transporte mediante plataformas digitales representen una práctica monopólica de conformidad con las disposiciones constitucionales, y no se tiene conocimiento de alguna determinación de autoridad competente que así lo considere.

No obstante, en este caso, se debe tomar en cuenta resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el 24 de agosto de 2017 en el expediente DE-0092014 en donde determina que las prácticas de taxis en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, violentan esta disposición constitucional al generarse prácticas monopólicas. En este caso, se debe al grupo cerrado de empresas que prestan el servicio y a la fijación conjunta de precios.

No se observa determinación que considera al servicio de transporte mediante plataformas digitales como una práctica monopólica, pero sí existen disposiciones que han determinado en algunas ocasiones a la prestación del servicio de taxi como monopólicas.

## Decisiones de la SCJN sobre el servicio de transporte mediante plataformas tecnológicas

Se analizan con mayor detalle las decisiones de la Suprema Corte de Justicia de la Nación previamente mencionadas. Estas resoluciones de acciones de inconstitucionalidad que aunque relativas únicamente a las personas promoventes, y que no condiciona el actuar del Poder Legislativo, de conformidad con la Ley de Amparo y sus leyes reglamentarias resultan de aplicación obligatoria para el ámbito judicial.

### **Resolución de Acción de inconstitucionalidad 63/2016 de 2017 sobre “servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas”: Algunas diputadas y diputados del Congreso del Estado de Yucatán Vs Ley de Transporte del Estado de Yucatán**

El Pleno de la SCJN resolvió, entre otras, que plataformas digitales no son equiparables a otras modalidades de transporte por lo que no existe trato diferenciado injustificado y que la falta de regulación se debe a que es un fenómeno nuevo e imprevisto. Se determinó asimismo la inconstitucionalidad de prohibir el cobro en efectivo por el servicio de transporte mediante plataformas tecnológicas.

#### **MODELO DE NEGOCIO DISTINTO**

Entre las características de distinción, sobresalen:

- Los datos de identificación del conductor.
- Estimación de la tarifa.
- La planificación de rutas de traslado a partir de sistemas de geolocalización.
- Uso de medios electrónicos de pago.
- No regulado a través de concesiones.

## FALTA DE REGULACIÓN

- Dado el carácter innovador del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, se justifica la ausencia previa de normas limitadoras de la actividad.
- Si bien la falta de normas legislativas configura para el gobernado la posibilidad de obrar libremente, esta potestad desaparecerá al surgir una norma legislativa que regule su actividad.

### **Resolución de Acción de inconstitucionalidad 13/2017: Integrantes del poder legislativo de Colima Vs Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima**

El Pleno de la SCJN resolvió, entre otras, que: el transporte mediante plataformas tecnológicas es una modalidad diferente a cualquier otro servicio de transporte, que no por ello dejan de estar regulados y que pueden existir algunas prohibiciones inherentes al transporte mediante plataformas tecnológicas. Se reitera la inconstitucionalidad de prohibir el cobro en efectivo por el servicio de transporte mediante plataformas tecnológicas.

## MODALIDAD DE TRANSPORTE DISTINTA

- El transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocios distinto y que lo constituyen y lo colocan en una categoría o modalidad diferente para la prestación del servicio de transporte.
- El análisis del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas no debe compararse entre los distintos servicios que cubren la demanda de transporte, pues no están sujetos al principio de igualdad aplicable a particulares.

El servicio de transporte mediante plataformas tecnológicas puede ser regulado en las entidades federativas, siempre que el legislador lo justifique.

En aquello que tiene un impacto directo en el territorio y población de las entidades federativas, es claro para la SCJN que la competencia es del legislador local, y puede regular, entre otros aspectos, los siguientes:

***“El servicio de transporte mediante plataformas tecnológicas puede ser regulado en las entidades federativas, siempre que el legislador lo justifique”.***

- Otorgamiento de permisos de operación.
- Registro de empresas, conductores y usuarios.
- Retención de información y protección de datos personales.
- 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.

La SCJN señaló algunas prohibiciones para transporte mediante plataformas tecnológicas que el legislador, con debida justificación, podría integrar a la legislación local:

- a) ofrecer el servicio de manera libre y directa en la vía pública;
- b) subarrendar los vehículos;
- c) recibir pago mediante tarjetas de prepago de servicios de transporte público regional y,
- d) hacer base o sitio.

Del análisis de estas inquietudes y disposiciones jurídicas, observamos vacíos en la materia aplicables a todos los modos de transporte. En algunos casos, han sido llenados por leyes locales o las decisiones judiciales, y en otros se mantienen sin resolver. Además, existen otros vacíos normativos no abordados por la SCJN en torno a las competencias y alcance legal a la evolución constante del fenómeno de la movilidad. Como estos temas novedosos vendrán otros que servirán de base para la interpretación general en materia de transporte y movilidad. Concluimos de esta sección que cada congreso local tiene la atribución de regular sobre asuntos de transporte no previstos en otras disposiciones normativas jerárquicamente superiores.

## El ámbito internacional

Vale la pena mencionar que en sistemas jurídicos diversos existen interpretaciones que han catalogado a los servicios de transporte mediante plataformas tecnológicas en la misma clasificación que el servicio de taxi. Por ejemplo, una decisión judicial en la Unión Europea.

**SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala) de la UNIÓN EUROPEA de 20 de diciembre de 2017, en el asunto C-434/15, entre Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S.L.<sup>58</sup>**

El Tribunal de Justicia resolvió: Plataformas digitales (tipo Uber), no son un servicio solamente para conectar digitalmente a conductores y usuarios, sino que es un “servicio en el ámbito de los transportes”, **misma clasificación que el servicio de taxi.**

Sin embargo, las decisiones del Tribunal de Justicia de la Unión Europea no son vinculantes en México, es decir, no tienen ninguna validez u obligación para el Estado mexicano. No obstante, sirve esta decisión como ejemplo de prácticas internacionales o argumento persuasivo en

---

58

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=ES&m ode=req&dir=&occ=first&part=1>

asuntos judiciales. Como ésta, existen otras opiniones tanto semejantes como contrarias de organismos internacionales y otras jurisdicciones en relación con esta controversia.

Entre otras opiniones no vinculantes, solamente persuasivas, están las académicas y de prácticas internacionales. En algunos casos, la academia ha considerado a la prestación de servicios individuales de transporte mediante plataformas tecnológicas como un símil del servicio de taxi, y en otros casos como un servicio distinto al del servicio de taxi. Por lo cual no prevalece alguna opinión académica unánime, pero sí existen ejemplos al respecto.

Las compañías de transporte mediante plataformas tecnológica, también conocidas como empresas de redes de transporte, han generado controversia, pues los marcos legales al respecto frecuentemente son poco claros. Esta controversia también ha desencadenado discusiones sobre la calidad de servicios de taxi tradicional. En otros lugares, las empresas de redes de transporte están enfrentando disputas legales, por ejemplo en Alemania algunos de estos servicios de transporte requieren licencias de taxi para operar.<sup>59</sup>

A medida que las compañías basadas en apps se han popularizado, diversas jurisdicciones han adoptado un sistema de regulación por nivel, con las empresas de redes de transporte formando un nuevo nivel en la regulación. Esto implica una regulación más indulgente pues, comparado con otros modos de transporte, las autoridades se involucran menos en la regulación de estos servicios, lo cual conlleva la desventaja de una falta de control y un piso disperejo en comparación con otros modos de transporte que pudieran verse afectados.<sup>60</sup>

En conclusión, el transporte mediante plataformas tecnológicas es un fenómeno existente susceptible de regulación que no dejará de existir, pero debe convivir en el marco de la legalidad con otros modos de transporte. En cuanto al llamado piso parejo o disperejo, personas conductoras de taxi y empresas de redes de transporte coinciden en que las cargas regulatorias, administrativas y financieras que se les exige a las personas prestadoras del servicio de taxi tradicional, resulta excesiva e inequitativa en perspectiva con otros servicios de transporte.

---

<sup>59</sup> Cfr Aarhaug, Jorgen, *Taxis as a Part of Public Transport*, GIZ, Sustainable Urban Transport Project (SUTP), 2016, p. 14.

<sup>60</sup> Cfr. Aarhaug, Jorgen, *Op. Cit.*, p. 39.

La falta de normatividad relativa se debe a que la ley no ha alcanzado a la evolución de la realidad de la movilidad. En México, existen determinaciones judiciales que dictan que el transporte mediante plataformas tecnológicas es distinto a otros modos de transporte por diferencias que lo caracterizan. En el entendido que la regulación distinta se debe a la distinta naturaleza de cada servicio, la SCJN determina que el transporte mediante plataformas tecnológicas puede tener sus propias regulaciones o prohibiciones distintas de aquéllas de otros modos de transporte.

## OTROS MODOS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

### Transporte de carga

El transporte de carga está relacionado con la movilidad, pues tal como la define la LGAHOTDU, la movilidad no es solamente de personas sino también de bienes, es decir carga en movimiento. En ese sentido, las personas deben tener garantizada la movilidad de sus bienes y productos para el ejercicio de otros derechos humanos.

El transporte de carga representa: en autotransporte de carga nacional, 36 millones de viajes al año, transportando 455 millones de toneladas; y en ferrocarril de carga nacional, 24 millones de toneladas anuales, sumando el 28% de la carga total nacional (CAINTRA Nuevo León 2019). Existen temas en debate sobre movilidad y transporte de carga que han sido evidenciados a lo largo del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad.

## Tránsito Circulación, restricciones y horarios

En algunas demarcaciones territoriales como Jalisco y el Centro Histórico de la Ciudad de México se han implementado horarios y restricciones a la circulación, distribución de mercancías, u ocupación de territorio urbano. Como hemos visto en tesis jurisprudencial reiterada de la SCJN, el tránsito es de competencia de cada ámbito jurisdiccional, por lo que será cada autoridad que regule la circulación en los caminos y puentes de su competencia.

Otras disposiciones como el reglamento metropolitano de la Zona Metropolitana de Monterrey, Nuevo León, han dado lugar a opiniones y litigios judiciales concernientes a las competencias relacionadas con restricciones, cobros y permisos.

## Competencia económica

En este sentido, mediante Opinión OPN-004-2018, el Pleno de la COFECE emite su opinión en materia de libre competencia y competencia económica respecto de los efectos que los reglamentos homologados de tránsito y vialidad de los municipios que integran el área metropolitana de Monterrey, Nuevo León.

La COFECE recomienda a las autoridades de Nuevo León y a los diversos municipios involucrados que, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, realicen las reformas normativas necesarias para que los reglamentos homologados no afecten el proceso de competencia económica y libre competencia en la provisión de los servicios público y privado de autotransporte de carga. Destacamos a continuación algunas determinaciones de la COFECE.

- Se resalta la importancia económica del transporte de carga.
- Estos reglamentos homologados establecen barreras que impiden o dificultan la competencia en los servicios público y privado de autotransporte de carga, pues restringen la circulación e incluso prohíben la de algunos vehículos.
- Los reglamentos generan distorsiones al proceso de competencia y libre competencia en la prestación de los servicios de autotransporte de carga, toda vez que sujetan estas actividades a una serie de determinaciones discrecionales por parte de diferentes autoridades, sin criterios o parámetros objetivos.
- Los reglamentos establecen costos de cumplimiento excesivos e inflexibilidad.

- Las restricciones que se imponen en los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS dificultan la libre circulación de bienes y mercancías entre entidades federativas, pues sus disposiciones aplicarían incluso a vehículos de autotransporte federal en tránsito por la zona metropolitana de Monterrey.
- Este régimen normativo podría otorgar ventajas indebidas a los prestadores de los servicios locales y, al mismo tiempo, podría facilitar la formación de acuerdos colusorios entre éstos para segmentar el mercado por zonas o por rutas, así como para coordinar o manipular los precios.

### Derechos y gravámenes

Existen cobros de derechos y permisos para el transporte de carga, carga y descarga, circulación y otros, ocasionando múltiples obligaciones para las personas y empresas transportistas.

Al respecto, sirven de referencia normativa los siguientes artículos constitucionales:

**Artículo 31.** Son obligaciones de los mexicanos:

...

**IV.** Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.

De las disposiciones constitucionales observamos que las personas mexicanas deberán contribuir a todos los órdenes de gobierno, del lugar donde tenga su residencia, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes. Consideramos que las leyes expedidas en la materia, deben considerar la proporcionalidad y equidad de las contribuciones de las personas físicas y morales mexicanas que impongan cargas, en este caso en específico, por el tránsito, transporte, carga y descarga de bienes o mercancías.

Asimismo, tomando en cuenta que como se observa en la Ley de Inversión Extranjera existe una distinción entre el transporte terrestre nacional y el internacional, observamos en el artículo 131 de la Constitución, que en cuanto al transporte:

**Artículo 131.** Es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aún prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia.

Vale la pena distinguir que la Federación tendrá facultad de gravar las mercancías de importaciones o exportaciones, o las que pasen de tránsito por el territorio, así como regular o prohibir la circulación en la República de cualquier clase de efectos.

No obstante, en materia de transporte de carga, debido a su tránsito por diversos ámbitos jurisdiccionales y con base en las disposiciones constitucionales, podrían existir una diversidad de cargas y obligaciones en diversos caminos y puentes. Hemos reiterado la jurisprudencia de la SCJN sobre tránsito y transporte, distribuyéndose las competencias relacionadas entre los tres órdenes de gobierno. Consideramos que se deben observar principios de equidad y proporcionalidad que mandata la Constitución en las obligaciones relativas.

## **Seguridad vial**

El transporte de carga ha estado involucrado en una diversidad de accidentes contribuyendo a la inseguridad vial. Por ejemplo, el transporte de carga y pasajeros representa el 27 por ciento de los accidentes de tránsito en carreteras federales, con el 73% involucrando otro tipo de vehículos.<sup>61</sup> Destacamos que en las mesas de trabajo del Proceso, la propuesta de capacitación continua de personas conductoras de transporte de carga fue una constante.

Existe un debate activo sobre la conveniencia y seguridad de los vehículos de carga con doble remolque. Se sabe que existen opiniones encontradas, tanto en materia de seguridad como de contribuciones por pago de derechos diferenciadas. Cabe destacar que el mayor número de accidentes sucede con transporte de carga de remolque sencillo.<sup>62</sup>

Existe una diversidad de normas aplicables al transporte de carga, que en nuestro análisis forman parte del marco normativo de movilidad. En la siguiente liga se podrá encontrar una compilación de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga de normas y reglamentación

---

<sup>61</sup> [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Foro/AUTOTRANSPORTE\\_.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Foro/AUTOTRANSPORTE_.pdf)

<sup>62</sup> *Ídem.*

aplicable al transporte de carga: <https://canacar.com.mx/servicios/normatividad/transporte-de-materiales-y-residuos-peligrosos/>

Es importante destacar el documento: Propuestas de Agenda Regulatoria Subnacional para Autotransporte de Carga, recientemente publicado en conjunto por la Secretaría de Economía, la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria y la COFECE. Este documento indaga con mayor profundidad sobre la regulación del transporte de carga y propone principios normativos y reformas a nivel nacional. Disponible en: <https://www.gob.mx/conamer/documentos/propuestas-de-agenda-regulatoria-subnacional-en-el-autotransporte-de-carga>

En conclusión, diversos asuntos de movilidad derivados del transporte de carga se encuentran en debate, evolución y transformación. Se recomienda a cada autoridad competente de todos los órdenes de gobierno puedan, en el ámbito de sus competencias, definir reglas y coordinar acciones para la legalidad en la implementación de normas en la materia.

## Nuevos modos de movilidad

Existen “nuevos” modos de movilidad, como se les ha llamado, que liderados por la tecnología han contribuido a la constante evolución de la movilidad, y se han encontrado con diversas respuestas regulatorias alrededor de México y del mundo.<sup>63</sup> Se refiere este término a nacientes formas de moverse en el territorio, empresas privadas de redes de transporte que ofrecen diferentes servicios de movilidad, como taxis por aplicación, bicicletas y monopatines sin anclaje, autos compartidos y autobuses sobre demanda. A estos modos de movilidad se les ha denominado también “micromovilidad”. Existen también riesgos relacionados a estos modos de movilidad, algunos similares a los que se relacionan con modos de movilidad tradicionales, y otros novedosos problemas particulares de los nuevos modos de movilidad.<sup>64</sup> Se concluye que

<sup>63</sup> <http://wrirosscities.org/newmobility>

<sup>64</sup> De la Lanza, Iván, *Micromovilidad sí, pero segura, accesible y asequible*, WRI México, 2019. Disponible en: <https://wrimexico.org/bloga/micromovilidad-s%C3%AD-pero-segura-accesible-y-asequible>



independientemente de la denominación de nuevos modos de movilidad, éstos deberán ajustarse a los principios generales y normas relacionadas con la movilidad.

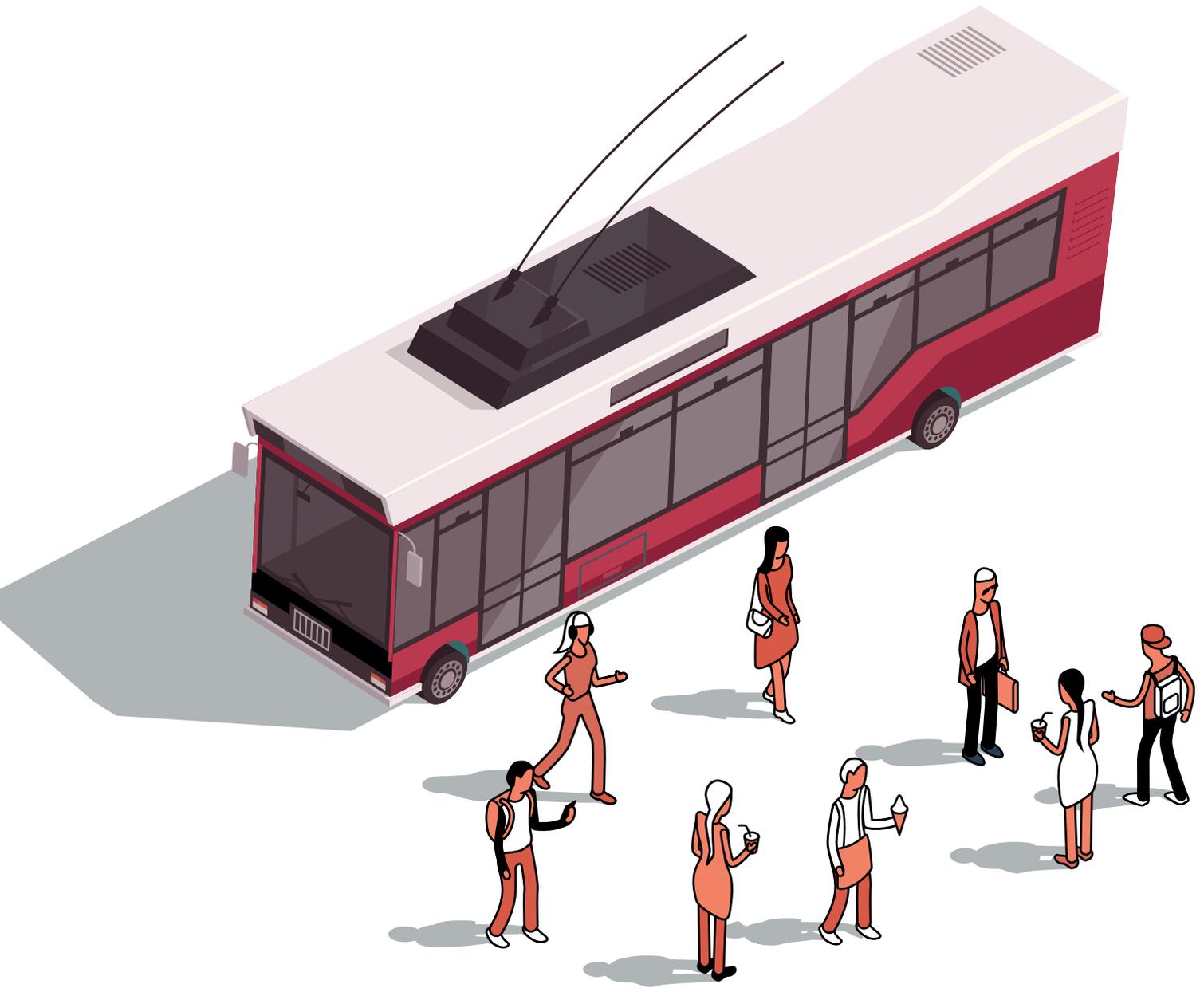
Se observa de las disposiciones jurídicas analizadas que existen diversas clasificaciones del transporte. Por un lado, el transporte puede ser de pasajeros, de carga o mixto. A su vez, atendiendo al tipo de usuarios, el transporte puede ser público o privado, y finalmente, el transporte puede ser de gestión pública o privada.

Ante la posibilidad constitucional de que el transporte se determine como un servicio público, sumado a otros tipos de transporte, podemos concluir que el servicio de transporte puede ser:

1. Prestado por el Estado.
2. Concesionado.
3. Regulado por el Estado.

En nuestro país existe jurisprudencia que indica que el servicio de tránsito, aunque originariamente municipal, depende de cada orden de gobierno en sus caminos y puentes. Sin embargo, sobre transporte no existe el mismo nivel de claridad. Serán las entidades federativas que en sus respectivas jurisdicciones deberán determinar lo que no se encuentre previsto por normas superiores. La legislación local, con justificación debida podrá legislar sobre cualquier aspecto de los servicios de transporte, ya sean públicos, privados, o de gestión pública o privada.

Habiendo explorado la relevancia del transporte para la movilidad, recordemos que éste es solamente un elemento de la movilidad. El alcance del Proceso de Armonización incluye pero supera al transporte, pues analiza la movilidad a partir de la persona. Existen y pueden existir diversas formas de movilidad, como el transporte en sus diversas modalidades, pero también la movilidad peatonal y ciclista y otros aspectos de la movilidad relacionados con tránsito, medio ambiente, vivienda, accesibilidad, desarrollo urbano, entre otros que<sup>1</sup> hemos analizado.



# **PARTICIPACIÓN CIUDADANA**



El Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad considera fundamental la participación de las personas interesadas en la movilidad con la intención de co-crear las soluciones que requiere la problemática de la movilidad en México. El Proceso se desarrolló a través de una metodología innovadora que ayudará a la identificación de necesidades reales de los actores de cada región.

Se llevaron a cabo siete mesas regionales de trabajo con participación de personas interesadas en la movilidad de todo el país. Se contó con la participación de alrededor de 600 personas clave de las treinta y dos entidades federativas de México, habiendo sido convocados a participar los 32 poderes legislativos de las entidades del país, representantes de ambas cámaras del Congreso de la Unión, entre otras personas interesadas en la movilidad de los gobiernos ejecutivos de todos los órdenes de gobierno, organizaciones de la sociedad civil nacionales e internacionales, academia, sector privado, entre otros ciudadanos y ciudadanas interesadas en la movilidad. A continuación, se presenta la sistematización de resultados de las actividades en cada una de las mesas de trabajo regionales y otros modos de participación.

El Proceso Nacional parte de la integración de tres metodologías para el diseño la fase de participación. En primer lugar responde a la etapa inicial de un proceso de diseño enfocado en experiencia de usuario (diseño UX) que habitualmente se utiliza en el desarrollo de software y ha evolucionado del diseño de arquitecturas de la información (AI) y el diseño interactivo (IxD). Es un proceso que implica una serie de iteraciones que permiten asegurar la usabilidad de un producto y su capacidad de responder a las necesidades de los usuarios.<sup>1</sup>

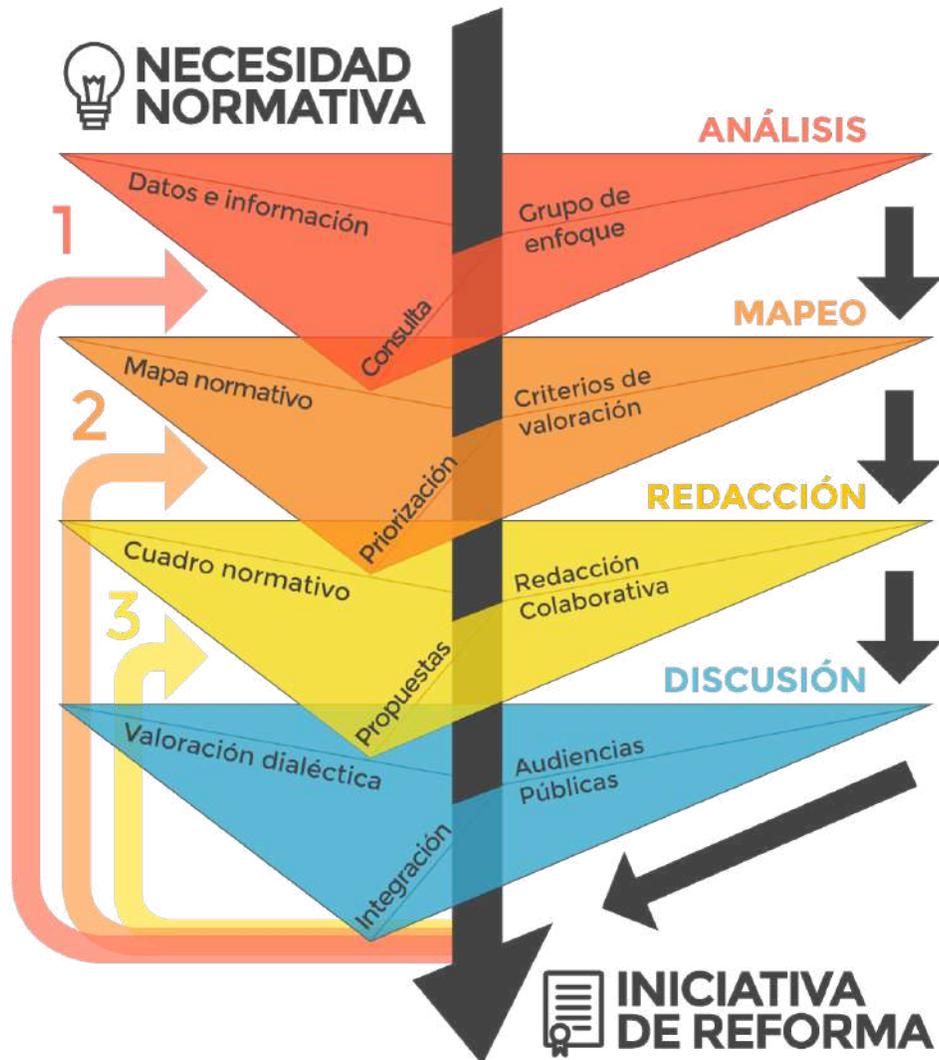
La segunda metodología que integramos a este proceso de Parlamento Abierto es la teoría de cambio, que nos permite presentar de forma causal, los objetivos que busca alcanzar con cada propuesta normativa y la manera concreta para conseguir determinada finalidad. Este método es utilizado como herramienta de planeación, pero es también útil para diseñar y evaluar programas e intervenciones, especialmente con un enfoque social.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>Garret, Jesse James, *Los Elementos de la Experiencia de Usuario*, 2000. Traducción: Javier Velasco: [http://www.jjg.net/elements/translations/elements\\_es.pdf](http://www.jjg.net/elements/translations/elements_es.pdf) Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019

<sup>2</sup>Taplin, Dana y Clark, Heléne, *Theory of Change Basics. A Primer on Theory Of Change*, The Center for Theory of Change, 2012.

Por último, integramos la técnica de Mapeo de Actores para identificar a las instituciones clave que planean, diseñan, implementan y evalúan las acciones propuestas. Retomando los procesos de diseño enfocados en la experiencia de usuario, podemos definir cinco etapas de participación ciudadana en el proceso legislativo con iteraciones que aseguran la calidad de la participación:



# ANÁLISIS

# MAPEO

# REDACCIÓN

# DISCUSIÓN

Análisis de las necesidades, definición del cambio deseado, los posibles impactos, objetivos, las propuestas normativas y de política pública.

Mapeo sistemático de las instituciones, la normatividad aplicable y los actores involucrados en generar el cambio deseado.

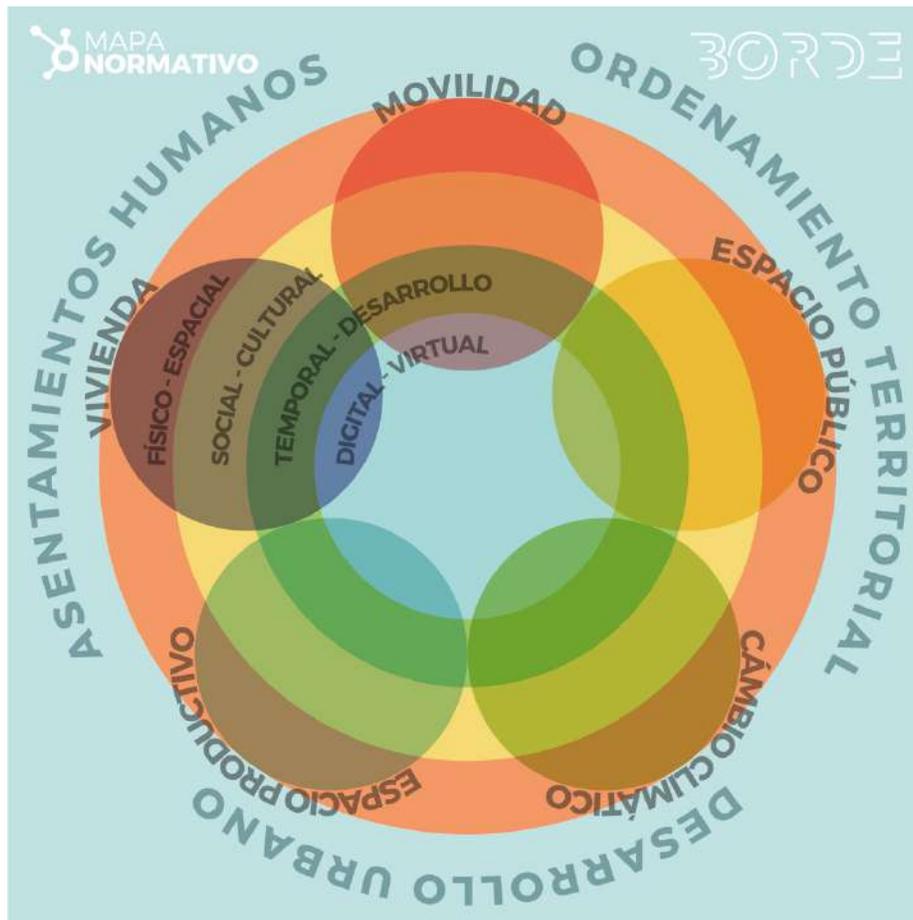
Redacción colaborativa de las propuestas prioritarias de normatividad.

Discusión de las propuestas de normatividad, evaluación de los argumentos, integración de modificaciones (mínimas) e integración de las propuestas de iniciativa.

El proceso legislativo es cíclico por lo que una vez generadas las propuestas de iniciativa es necesario volver a las capas superiores para asegurar que la propuesta de iniciativa responda de manera directa al análisis de las necesidades del primer nivel. Las iteraciones implican repetir el proceso de las 3 capas intermedias por triplicado de tal manera que se generen varias propuestas de reforma enfocadas a resolver la misma necesidad normativa asegurando la calidad de las propuestas. En cada una de las capas del proceso de redacción colaborativa de las iniciativas de ley se deben implementar diferentes dinámicas y configurar grupos de trabajo especializados para concretar los productos que resultan de cada etapa.<sup>3</sup>

<sup>3</sup>Elaboración propia. Basado en Garret, Jesse James, Op. Cit.

# METODOLOGÍA DE ENFOQUE SISTÉMICO



Este ejercicio de participación ciudadana para diseñar propuestas legislativas en un formato de Parlamento Abierto pretende integrar todas las propuestas vertidas por los participantes en las siete mesas regionales y otras formas de participación que convocaron a personas de los 32 estados de la república mexicana. A partir de las propuestas, que se relacionan entre ellas, se forma un mapa multidimensional que nos permite sumar las propuestas en una visualización gráfica comprensible y asegurar que no queden temas fuera o sobre representados en este diagnóstico.

De esta manera identificamos como punto de partida la existencia de cuatro dimensiones; el contexto espacial o físico, las interacciones entre las personas en un contexto social, la temporalidad entre interacciones socio-espaciales<sup>4</sup>, y por último el espacio virtual de interacciones sociales como extensión del espacio público<sup>5</sup>. De esta manera definimos que la movilidad forma parte de cinco categorías espaciales del desarrollo y ordenamiento territoriales vinculados de manera transversal con cuatro categorías dimensionales: la vivienda<sup>6</sup>, el espacio productivo<sup>7</sup>, el cambio climático<sup>8</sup> y el espacio público<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> García, Claudia, Carrasco, Juan Antonio, et al., *El contexto urbano y las interacciones sociales: dualidad del espacio de actividades de sectores de ingresos altos y bajos en Concepción, Chile*, EURE (Santiago) vol.40 no.121 Santiago set. 2014, 2014. [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612014000300004&script=sci\\_arttext&lng=en](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612014000300004&script=sci_arttext&lng=en) Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019

<sup>5</sup> Trejo Delarbre, Raúl, *Internet como expresión y extensión del espacio público*, Revista MATRIZES Vol. 2, No 2 (2009), 2009. Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019 [https://www.researchgate.net/profile/Raul\\_Trejo\\_Delarbre2/publication/27393601\\_Internet\\_como\\_expressao\\_e\\_extensao\\_do\\_espaco\\_publico/links/00b49537bbfa25ebfe000000/Internet-como-expressao-e-extensao-do-espaco-publico.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Raul_Trejo_Delarbre2/publication/27393601_Internet_como_expressao_e_extensao_do_espaco_publico/links/00b49537bbfa25ebfe000000/Internet-como-expressao-e-extensao-do-espaco-publico.pdf) Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019

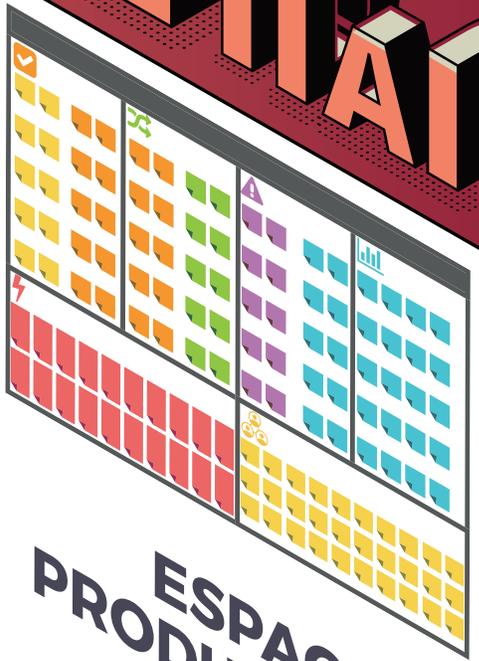
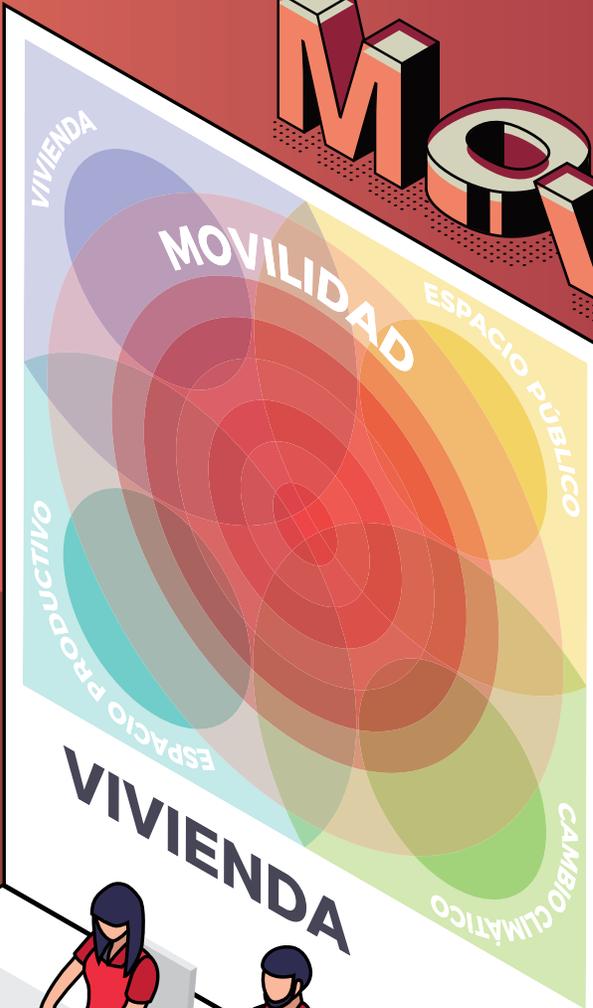
<sup>6</sup> CNDH México, *Movilidad, vivienda y derechos humanos*, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016. <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf> Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019

<sup>7</sup> IMCO, *Índice de Movilidad Urbana*, Instituto Mexicano para la Competitividad, 2019. [https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/Índice-de-Movilidad-Urbana\\_Documento.pdf](https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/Índice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf) Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019

<sup>8</sup> García, Claudia, Carrasco, Juan Antonio, et al., Op. Cit.

<sup>9</sup> Ver por ejemplo: *Espacio público y movilidad urbana: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)* [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/1/01.CVVM\\_1de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/1/01.CVVM_1de5.pdf) y *Las relaciones entre la movilidad y el espacio público. Transmilenio en Bogotá* <https://www.redalyc.org/jatsRepo/1251/125146891010/html/index.html>

# MOVILIDAD



ESPACIO PRODUCTIVO



MOVILIDAD  
CAMBIO CLIMÁTICO

ESPACIO PÚBLICO



# RESULTADOS DE LAS MESAS DE TRABAJO REGIONALES

## Composición de las mesas

Se regionalizan las 32 entidades federativas con criterios de vecindad y similitud en condiciones sociales y de movilidad resultando en 7 regiones donde se llevaron a cabo mesas de trabajo, como se muestra en el siguiente cuadro:

GRUPO	FECHA DE REALIZACIÓN	CIUDAD SEDE	ENTIDADES FEDERATIVAS
Ciudades con menos de 1 millón de habitantes	26 de julio	Pachuca, Hidalgo	Nayarit, Colima, Hidalgo, Tlaxcala y Morelos
Bajío/Huasteca	30 de julio	Querétaro, Querétaro	Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí, Zacatecas y Querétaro
Sur	06 de agosto	Oaxaca, Oaxaca	Chiapas, Guerrero, Veracruz, Oaxaca y Michoacán
Noroeste	13 de agosto	La Paz, Baja California Sur	Sinaloa, Sonora, BCS, Baja California
Península	15 de agosto	Mérida, Yucatán Y	Yucatán, Campeche, Tabasco y Quintana Roo
Norte	17 de agosto	Durango, Durango	Tamaulipas, Coahuila, Chihuahua y Durango
Megalópolis	20 de agosto	Monterrey, Nuevo León	CDMX, EdoMex, Jalisco, NL, Puebla

Cada mesa regional se compuso de una mesa de trabajo por cada entidad federativa representada en la región. A su vez, cada mesa de trabajo se dividió en equipos que se enfocaron en la movilidad, o en la movilidad en su relación con el cambio climático, el espacio público, la vivienda y el espacio productivo. Finalmente, las personas participantes identificaron en su conjunto a las instituciones relacionadas con la movilidad.



Como se puede observar de los resultados de las actividades de participación, existen similitudes en problemáticas y necesidades en varias entidades de cada región, y patrones de necesidad en materia de movilidad a nivel nacional.

En la composición de cada mesa, se buscó equidad de género, así como amplia representación de sectores diversos: todos los poderes y órdenes de gobierno, sociedad civil nacional e internacional, academia, industria, personas con discapacidad, personas de comunidades indígenas, trabajadores sindicalizados, personas policías, conductores de transporte público, etc.<sup>10</sup> La sistematización de resultados de las mesas puede ser consultada en el ANEXO 1.

---

<sup>10</sup> Sobre las mesas de trabajo del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad, véase: <http://iki-alliance.mx/construccion-normativa-con-participacion-ciudadana-en-materia-de-movilidad-y-cambio-climatico/>

Asimismo, se realizaron otras actividades de participación atendiendo inquietudes particulares de grupos diversos: reuniones, llamadas, así como encuentros informales. Por ejemplo, el Proceso Nacional contó con la participación del Movimiento Nacional Taxista en la mesa de trabajo empresarial, así como en 3 reuniones con el MNT y diversas autoridades relacionadas por invitación de SEGOB.



En la primera de estas reuniones se dialogó con el Movimiento Nacional Taxista, de quienes se recibieron inquietudes y propuestas que fueron integradas a este Diagnóstico, en conjunto con inquietudes y propuestas de otros sectores. Finalmente, se llevó a cabo una reunión con personas expertas e interesadas en la movilidad, para su revisión del presente Diagnóstico y participación en relación con las recomendaciones del Proceso Nacional.



A continuación se muestran los materiales utilizados para ejecutar la metodología propuesta en las mesas de trabajo regionales:

**CUADRO DE ENFOQUE: MAPA NORMATIVO DE MOVILIDAD**



**GOBIERNO DE MÉXICO**

SECRETARÍA DE GOBIERNO FEDERAL

**GOBERNACIÓN**

SECRETARÍA DE GOBIERNO FEDERAL

**DESARROLLO TERRITORIAL**

SECRETARÍA DE GOBIERNO FEDERAL

**MEDIO AMBIENTE**

SECRETARÍA DE GOBIERNO FEDERAL

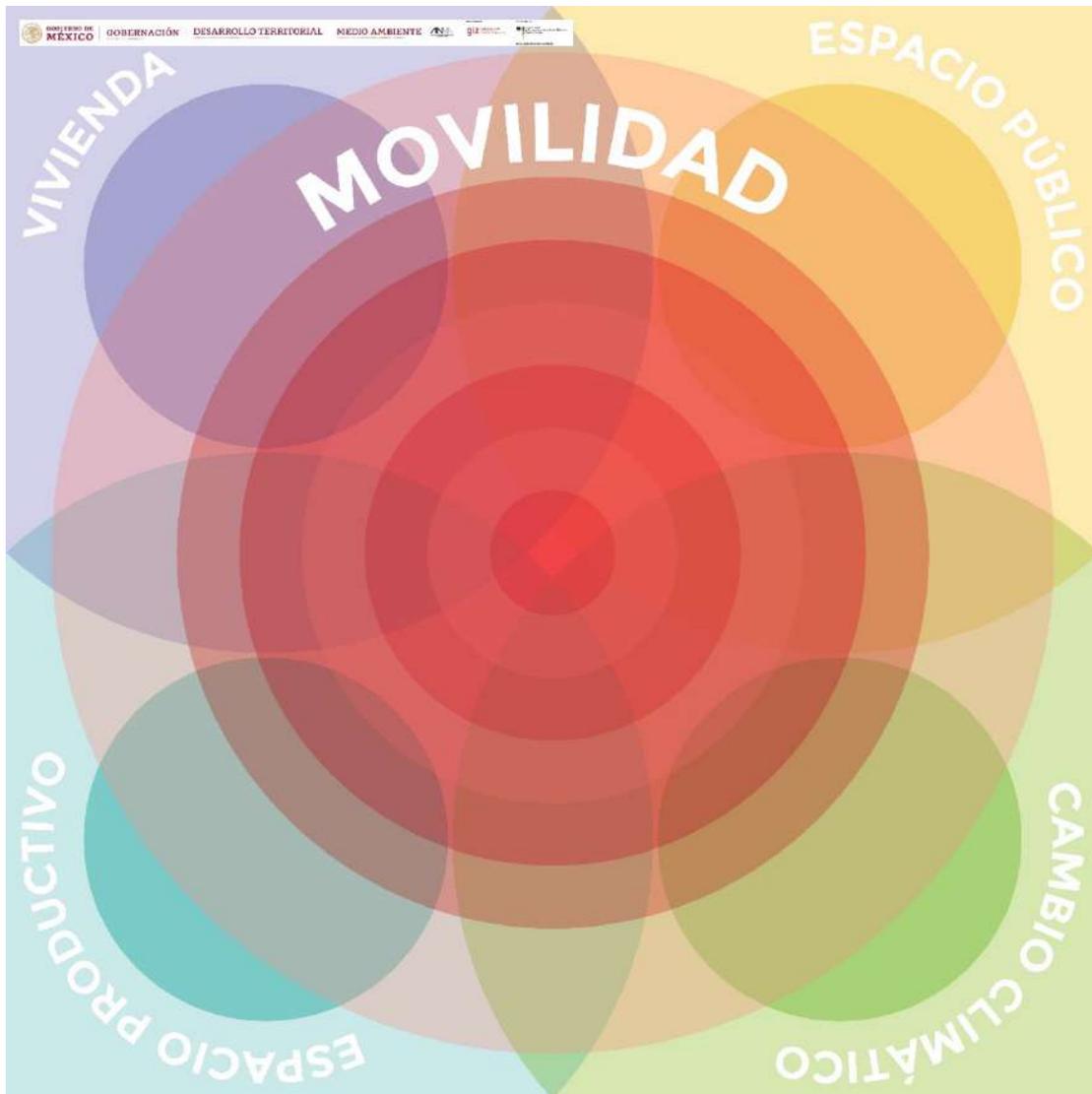
<b>Necesidades</b>		<b>Cambio</b>		<b>Riesgo</b>		<b>Objetivo</b>	
Movilidad		Movilidad		Movilidad		Movilidad	
Vivienda	Espacio Público						
Qué? 1	Qué? 1	qué? 1	qué? 1	Negativo 1	Objetivo 1	Objetivo 1	Objetivo 1
Qué? 2	Qué? 2	qué? 2	qué? 2	Negativo 2	Objetivo 2	Objetivo 2	Objetivo 2
actual 1	actual 1	futuro 1	futuro 1				
actual 2	actual 2	futuro 2	futuro 2				
Espacio Climático		Espacio Climático		Espacio Climático		Espacio Climático	
Qué? 1	Qué? 1	qué? 1	qué? 1	Negativo 1	Objetivo 1	Objetivo 1	Objetivo 1
Qué? 2	Qué? 2	qué? 2	qué? 2	Negativo 2	Objetivo 2	Objetivo 2	Objetivo 2
actual 1	actual 1	futuro 1	futuro 1				
actual 2	actual 2	futuro 2	futuro 2				
Espacio Productivo		Espacio Productivo		Espacio Productivo		Espacio Productivo	
Qué? 1	Qué? 1	qué? 1	qué? 1	Negativo 1	Objetivo 1	Objetivo 1	Objetivo 1
Qué? 2	Qué? 2	qué? 2	qué? 2	Negativo 2	Objetivo 2	Objetivo 2	Objetivo 2
actual 1	actual 1	futuro 1	futuro 1				
actual 2	actual 2	futuro 2	futuro 2				

**Acciones**

Movilidad		Vivienda		Espacio Público		Cambio Climático		Espacio Productivo	
norma 1	política 1	norma 1	política 1	norma 1	política 1	norma 1	política 1	norma 1	política 1
norma 2	política 2	norma 2	política 2	norma 2	política 2	norma 2	política 2	norma 2	política 2
efecto 1	efecto 2	efecto 1	efecto 2	efecto 1	efecto 2	efecto 1	efecto 2	efecto 1	efecto 2
impacto 1	impacto 2	impacto 1	impacto 2	impacto 1	impacto 2	impacto 1	impacto 2	impacto 1	impacto 2
desempeño 1	desempeño 2	desempeño 1	desempeño 2	desempeño 1	desempeño 2	desempeño 1	desempeño 2	desempeño 1	desempeño 2

**Métricas**

Movilidad		Vivienda		Espacio Público		Cambio Climático		Espacio Productivo	
efecto 1	efecto 2	efecto 1	efecto 2	efecto 1	efecto 2	efecto 1	efecto 2	efecto 1	efecto 2
impacto 1	impacto 2	impacto 1	impacto 2	impacto 1	impacto 2	impacto 1	impacto 2	impacto 1	impacto 2
desempeño 1	desempeño 2	desempeño 1	desempeño 2	desempeño 1	desempeño 2	desempeño 1	desempeño 2	desempeño 1	desempeño 2



### Notas a la Metodología

En algunos casos, debido a la cantidad o áreas de especialidad de personas participantes, las mesas de trabajo fueron compuesta de forma diversa a la planteada. Por ejemplo, algunas mesas se compusieron de personas de diversas entidades federativas, o se trabajaron únicamente algunos temas relacionados con la movilidad de entre los establecidos en la metodología. Asimismo, como se observa del ANEXO 1, en algunos casos no se cuenta con información sobre Objetivos, debido a la evolución que el sistema de captura de los resultados tuvo a medida que las mesas regionales avanzaron. No obstante, estos pueden ser encontrados en el ANEXO 3.

## Metodología de análisis

Como se indicó anteriormente, la metodología de enfoque tiene la virtud de extraer necesidades específicas de los participantes y desarrollarlas mediante una ruta concreta. En ésta se incluyen objetivos generales, atención esperada por el usuario, riesgos de aplicación o afectación a grupos vulnerables, propuestas de modificaciones a la normativa actual aplicable, así como de política pública para el cumplimiento de las metas. Además, se incluye un apartado sobre el planteamiento de métricas para la medición del éxito o fracaso de las propuestas de cambio.

Esta metodología fue aplicada en las mesas regionales con el objetivo de identificar vacíos de atención normativa en materia de movilidad, además de extraer las necesidades prioritarias de los actores en el sistema de movilidad local.



Como resultado, en las próximas páginas de este documento se presentará una síntesis de los datos que fueron sistematizados y se pueden encontrar en los anexos de este documento. En este análisis se hace un conteo general de las propuestas, se clasifican por región y se presenta una segregación por temas de atención prioritaria atendiendo a la repetición de propuestas. Como último paso se añade a los grupos existentes las propuestas que atienden de manera periférica a la movilidad, así como la identificación de instituciones relacionadas con movilidad.

Adicionalmente, se enlistan algunas propuestas innovadoras, así como los patrones de necesidades nacionales con el objetivo de dar a conocer propuestas atienden al principio de repetición o de agrupación por atención prioritaria o que constituyan una propuesta lo suficientemente desarrollada para ser integrada a los resultados de este Proceso.

## Análisis de resultados

### a. Cuento preliminar

Se registraron más de 560 participantes en las mesas de trabajo distribuidas en siete regiones, cuyo número de mesas de trabajo variaba entre cuatro y cinco, cada una de 12 personas integrantes en promedio. De manera presencial, se registraron 292 necesidades desarrolladas en atención a los temas prioritarios: movilidad, vivienda, espacio público, cambio climático y espacio productivo.

CONTEO DE NECESIDADES POR TEMA							
MESA REGIONAL	NECESIDADES TOTALES	MOVILIDAD	VIVIENDA	ESPACIO PÚBLICO	CAMBIO CLIMÁTICO	ESPACIO PRODUCTIVO	
<b>1 HIDALGO</b>	43	14	8	5	9	7	
<b>2 QUERÉTARO</b>	37	8	8	7	8	6	
<b>3 OAXACA</b>	49	10	9	10	10	10	
<b>4 BAJA CALIFORNIA SUR</b>	36	6	6	8	8	8	
<b>5 MÉRIDA</b>	36	8	8	8	5	7	
<b>6 DURANGO</b>	41	8	8	10	7	8	
<b>7 NUEVO LEÓN</b>	50	10	11	10	8	11	
<b>TOTAL</b>	<b>292</b>	<b>64</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>55</b>	<b>57</b>	

### b. Agrupación por principio de repetición.

A continuación, se presentan las temáticas resultantes a partir de la repetición de propuestas; el porcentaje es calculado tomando en cuenta el total es número de necesidades desarrolladas (292 necesidades) por lo que este ejercicio no representa una distribución de temas que resulta en un 100%. El objetivo es identificar los temas mayormente abordados en grupos temáticos.

## DEFINICIÓN DE TEMAS PRIORITARIOS POR REGIÓN

### DEFINICIÓN DE TEMAS PRIORITARIOS POR REGIÓN

TEMA	HIDALGO	QUERÉTARO	OAXACA	BCS	MÉRIDA	DURANCO	NUEVOLEÓN	TOTAL	PORCENTAJE TOTAL*
Planeación, desarrollo y mantenimiento de ciclovías.	6	4	3	6	5	5	2	31	10.62%
Regulación, incentivos y homologación de infraestructura para el transporte público.	12	14	17	11	16	15	14	99	33.90%
Seguridad social e regularización laboral para operadores del transporte público.	1	0	2	0	0	1	1	5	1.71%
Diversificación de horarios laborales, escolares.	1	0	0	0	0	1	3	5	1.71%
Uso de suelo mixto.	0	1	3	1	1	1	1	8	2.74%
Intermodalidad en la planeación de proyectos de movilidad.	0	2	0	1	1	0	0	4	1.37%
Coordinación interinstitucional en zonas metropolitanas o fenómenos de la movilidad.	3	2	4	0	0	0	3	12	4.11%
Verificación vehicular.	2	0	2	3	2	2	2	13	4.45%
Capacitación obligatoria y permanente de personas conductoras.	1	2	3	2	0	2	2	12	4.11%
Aplicación de principios establecidos en el Manual de Calles de SEDATU.	0	0	0	1	3	1	3	8	2.74%
Recaudación etiquetada para inversión de proyectos sobre movilidad.	3	1	0	0	2	0	1	7	2.40%
Incentivos fiscales para inversión en proyectos de movilidad sustentable.	4	1	5	2	4	1	4	21	7.19%
Señalización.	2	0	1	0	3	0	7	13	4.45%
Accesibilidad universal.	2	2	6	1	4	6	1	22	7.53%
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>29</b>	<b>46</b>	<b>28</b>	<b>41</b>	<b>35</b>	<b>44</b>	<b>260</b>	<b>N/A</b>

\*El porcentaje es calculado tomando en cuenta que el 100% es el total de propuestas; este cálculo no representa una distribución equitativa de temas, una propuesta puede ser parte de más de una sección por contener ejes transversales.

<b>Planeación, desarrollo y mantenimiento de ciclovías.</b>	<b>10.62%</b>
<p>El 10.62% de las propuestas se relacionan con la promoción del uso de bicicleta como medio de transporte prioritario para traslados cortos en áreas con infraestructura; además, se plantea la aplicación de incentivos para la adquisición de estos vehículos así como la priorización de los mismos para el desplazamiento a espacios productivos en donde las personas empleadas puedan verse beneficiadas con infraestructura realizada en convenio con empleadores.</p>	
<b>Regulación, incentivos y homologación de infraestructura para el transporte público.</b>	<b>33.90%</b>
<p>La atención del transporte público involucra al 33.90% de las necesidades generadas y es considerada como un área prioritaria para el desarrollo de una política integral de movilidad. Dentro de los objetivos generales se encuentra una normativa integral para la renovación de la flota vehicular, programas de financiamiento para la adquisición de vehículos de baja emisión, así como regulación de aplicación estatal para la regularización de operadores, unidades, vigilancia e infraestructura que incentive mejor calidad para el usuario.</p>	
<b>Seguridad social y regularización laboral para operadores del transporte.</b>	<b>1.71%</b>
<p>En cuatro de los siete foros regionales y mesas de trabajo se identificó la necesidad de operadores de transporte público y de traslado de mercancías a ser incorporados a una jornada de regularización laboral en el que se incluyan temas como seguridad social, jornadas de trabajo y demás prestaciones para dignificar sus actividades.</p>	
<b>Diversificación de horarios laborales-escolares.</b>	<b>1.71%</b>
<p>Otra de las medidas para mejorar el flujo vehicular, tomando en cuenta que el transporte público es prioritario, es la reestructuración de las actividades en el espacio productivo para distribuir los horarios de entrada y salida. °</p>	

<b>Uso de suelo mixto.</b>	<b>2.74%</b>
<p>Para las personas participantes una manera de generar una movilidad sostenible en los nuevos desarrollos urbanos es la aplicación del uso de suelo mixto. En cinco de siete foros regionales la aplicación de este principio es fundamental para lograr la redensificación de las ciudades, sin embargo, también es importante mencionar que este fenómeno fue ubicado por las personas participantes en el área de vivienda y es de especial atención para instituciones encargadas del diseño y aprobación de los asentamientos humanos.</p>	
<b>Intermodalidad en la planeación de proyectos de movilidad.</b>	<b>1.37%</b>
<p>La atención a la modernización del transporte público parte de la necesidad de los usuarios de moverse de forma asequible, eficiente y segura; a partir de ellos se consideró como prioritario el desarrollo de sistemas intermodales de transporte con la finalidad de facilitar la interconexión para los usuarios.</p>	
<b>Coordinación interinstitucional en zonas metropolitanas o bien que comparten fenómenos de la movilidad.</b>	<b>4.11%</b>
<p>Se reiteró en múltiples ocasiones la necesidad de coordinar acciones entre los diversos órdenes de gobierno en materia de movilidad, desarrollo urbano, entre otras.</p>	
<b>Verificación vehicular.</b>	<b>4.45%</b>
<p>A pesar de no ser una medida para bajar la emisión de gases de efecto invernadero, constituye una medida para medición del porcentaje de GEI generados por vehículos tradicionales. El 4.45% de las propuestas ven a la verificación vehicular como un medio de recaudación para la inversión en proyectos de movilidad sustentable.</p>	
<b>Capacitación obligatoria y permanente de personas conductoras.</b>	<b>4.11%</b>
<p>Contar con una movilidad digna, segura y eficiente también es responsabilidad de la aplicación de mecanismos para asegurar que las personas conductoras están</p>	

capacitadas para asumir la conducción de cualquier tipo de medio de transporte; para ello se propone:

- Inclusión de cultura vial en educación básica.
- Capacitación a personas operadoras del transporte público para disminuir el índice de siniestros.
- Combate al acoso contra mujeres y niñas en transporte público.

**Aplicación de principios establecidos en el Manual de Calles de SEDATU.**

**2.74%**

El 2.74% de las necesidades expuestas buscan la implementación de los principios señalados en el Manual de Calles de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano en la normativa local para el desarrollo de infraestructura peatonal y mejora de la gestión vehicular. Además, se solicita la incorporación del concepto “calle completa” como principio de desarrollo de infraestructura vial a nivel estatal.

**Recaudación etiquetada para inversión de proyectos sobre movilidad.**

**2.40%**

Generar un ciclo de inversión para proyectos de movilidad sustentable a partir de la recaudación por el uso del espacio público, agentes contaminantes así como regulación sobre licencias, tenencia y verificación son algunos de los elementos que el 2.40% de las personas participantes proponen regular.

**Incentivos fiscales para inversión en movilidad sustentable.**

**7.19%**

Para las personas participantes, el desarrollo de necesidades entorno al Cambio Climático se centró en la promoción del uso de bicicleta y transporte público, disminución de emisiones de efecto invernadero así como el diseño y distribución de áreas verdes en las zonas urbanas. Sin embargo, destaca la importancia dada a los incentivos a la iniciativa privada para emprender proyectos de movilidad sustentable; el 7.19% del total de las propuestas señala la aplicación de incentivos fiscales para el financiamiento de estos proyectos.

<b>Señalización.</b>	<b>4.45%</b>
<p>Disminuir el índice de accidentes, aumentar la seguridad para grupos vulnerables así como mejorar la gestión vehicular son algunos de los objetivos que una mejora de señalización puede cumplir. El 4.45% de las personas asistentes han propuesto líneas generales de una política pública coordinada a nivel municipal y estatal para la homologación de señalización.</p>	
<b>Accesibilidad universal.</b>	<b>7.53%</b>
<p>22 propuestas se centraron en la necesidad de la aplicación de principios de accesibilidad universal con especial atención a las personas con discapacidad. En ellas destaca la visión sobre la infraestructura de banquetas y la planeación y aprobación de proyectos de vivienda con estos criterios.</p>	

### **Especial atención al cambio climático**

Como resultado de las mesas de trabajo, observamos que las personas participantes identificaron al cambio climático como un elemento fundamental que debe ser considerado en la planeación de políticas públicas. En el caso de movilidad, la adaptación al cambio climático en las ciudades, debe ser considerada para el diseño de modos de transporte masivo, incentivos al cambio tecnológico, desarrollo de nuevos ciclos productivos y demás rutas para adaptarse a los efectos irreversibles.

#### **c. Prácticas innovadoras.**

#### **Calculadora virtual para calificación de vivienda - Mérida**

Las personas participantes hablaron sobre la problemática de desvinculación entre el desarrollo inmobiliario, el derecho a la vivienda y el desarrollo en materia de movilidad; la atención actual al desarrollo de vivienda de interés social y desarrollos de mayor precio tiene una visión apegada a la rentabilidad y no en planeación de movilidad.

Se propone implementar a nivel normativo y como política de Estado el desarrollo bajo la visión de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y de Visión Cero<sup>11</sup> con el objetivo de priorizar la seguridad de las personas en el diseño de infraestructura para vehículos motorizados, no motorizados y peatonal. Además, se propone como atención ideal generar un plan de logística urbana que vincula el origen de los viajes, los destinos, atendiendo la reducción de distancias y tiempo recorrido, acercando la vivienda a los centros urbanos.

Por último, como política pública innovadora, se propone el desarrollo de una calculadora virtual que evalúe las características de la vivienda en relación con la accesibilidad, conectividad y desarrollo del transporte público y servicios.

### **Atención a la violencia de género en el transporte público - Nuevo León.**

De acuerdo con ONU Mujeres y el Instituto Estatal de Mujeres<sup>12</sup>, el 90% de las mujeres que utilizan el transporte público han sufrido acoso, por ello, participantes que integraron mesas de trabajo de Nuevo León y Estado de México, señalaron la importancia de hacer corresponsables de la seguridad a los concesionarios y operadores de esta modalidad de transporte. Se busca la implementación y capacitación continua sobre un protocolo de violencia contra las mujeres.

Se vertieron otras propuestas innovadoras como las siguientes:

- Crear plataformas web con las cartas urbanas vigentes para consulta de la población.
- Elaborar y publicar de Inventario de emisiones de GEI, carbono negro y contaminantes relacionados con movilidad en una plataforma.
- Replicar normativa exitosa para que los espacios destinados al automóvil se establezcan como máximos y no como mínimos.
- Implementar un programa de mejoramiento del transporte público con monitoreo electrónico e información.
- Implementar un programa de renovación de parque vehicular con plazos establecidos.

---

<sup>11</sup> Leal Vallejo, Alejandra y Vadillo Quesada, Clara, *Visión Cero: Estrategia Integral de Seguridad Vial en las Ciudades*, ITDP, 2015. <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/vision-cero2.pdf>

<sup>12</sup> <https://mexico.unwomen.org/es/noticias-y-eventos/articulos/2019/04/diagnostico-monterrey>

- Crear plataforma única regulatoria del suelo que vincula catastro, planeación, régimen público, propiedades y evaluación para identificar irregularidades de tenencia.
- Establecer un sistema de transporte público con indicadores orientados a confort, eficiencia, seguridad, asequibilidad e intermodalidad.
- Crear una red de transporte de mercancías modular y de bajas emisiones.
- Desarrollar una campaña de incentivos fiscales a los desarrolladores inmobiliarios para activar zonas habitacionales intraurbanas basadas en una calculadora virtual.
- Desarrollar instrumentos de recaudación local para generar ingresos que se inviertan en la tecnología del transporte público de baja emisión.
- Contar con seguridad social y capacitación para conductores de transporte público.

#### **d. Patrones de necesidades y propuestas nacionales**

Aunque se observaron similitudes en las problemáticas y soluciones regionales, en mayor medida surgieron patrones de necesidades y propuestas en los ejercicios de participación. Además de los patrones de repetición antes señalados. A continuación, se mencionan algunas propuestas de cambio constantes en todas las regiones:

- Aplicación y alcance del Manual de calles de SEDATU.
- Riesgo de resistencia de concesionarios, transportistas.
- Obligatoriedad de infraestructura ciclista y peatonal.
- Financiamiento. Incentivos fiscales.
- Renovación de flota, calidad en el servicio de transporte.
- Capacitación a conductores operadores y policías.
- Acercar vivienda a los centros de población, vivienda y movilidad.
- Conectar espacios públicos y andadores con transporte público.

## Instituciones identificadas

Además de las instituciones relacionadas identificadas en la sección legislativa de este Diagnóstico, como parte del mapeo normativo se llevó a cabo una identificación inicial de instituciones y personas relacionadas con la movilidad y la relación entre ellas, a quienes se les invitó a participar en el Proceso.

Durante las mesas de trabajo y con la participación de las personas interesadas, se identificaron diversas instituciones (públicas o privadas, nacionales e internacionales, etc.) que están o debieran estar relacionadas con la movilidad en nuestro país. Esta identificación temática nos orienta sobre el papel de las autoridades en la movilidad. Asimismo, las personas participantes en las mesas de trabajo propusieron en algunos casos la creación de instituciones inexistentes pero que deberían de crearse para atender de forma adecuada una mejor movilidad.

Asimismo, en el ANEXO 3 se adjuntan los mapas de ubicación temática de las instituciones y sus relaciones con objetivos de cambio propuestos por las personas participantes.

# MESAS DE TRABAJO DEL SECTOR EMPRESARIAL

Es de mencionarse que adicional a las siete mesas de trabajo regionales, se llevó a cabo una mesa de trabajo con el sector empresarial e industrial relacionado con la movilidad. Participaron personas de sectores diversos: cámaras industriales, transporte de carga, industria de la transformación, desarrollo inmobiliario, transporte, personas operadoras de transporte, taxistas, empresas de redes de transporte y micromovilidad, entre otros.

Sobre la movilidad, se abordaron los temas siguientes: Modelo de negocio, seguridad, tecnología, cambio climático, experiencia del usuario y calidad en el servicio. Siguiendo la metodología utilizada en las demás mesas de trabajo, las personas participantes desarrollaron propuestas de acción a partir de necesidades de la movilidad en sus sectores. Se pueden encontrar sistematizados sus resultados en el ANEXO 4.

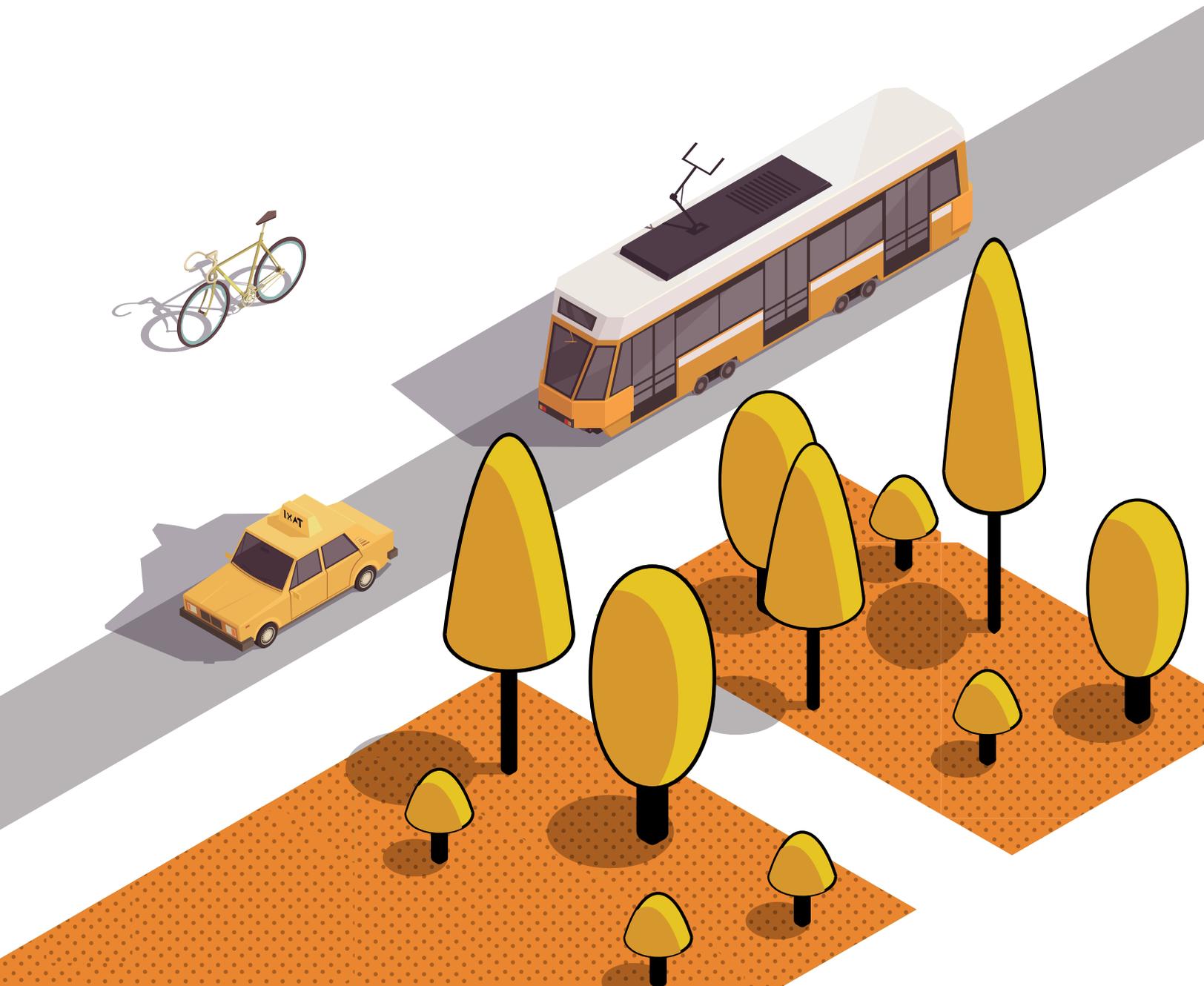
# PARTICIPACIÓN NO PRESENCIAL

Se habilitó una plataforma de participación no presencial para las personas interesadas en la movilidad a quienes no haya sido posible asistir a una de las mesas de trabajo. Mediante buzones regionales abiertos al público en general replicando las actividades de las mesas de trabajo, se recibieron 18 propuestas de atención a necesidades de movilidad en el país. Se podrán encontrar los resultados sistematizadas en el ANEXO 4.

Asimismo, se obtuvieron más de 110 participaciones no presenciales en el mapeo de actores para identificar personas interesadas en la movilidad a quienes se invitó a participar en las mesas de trabajo y en el Proceso en general.

La sistematización general de resultados de la participación ciudadana será utilizada para integrar las recomendaciones del Proceso a los distintos órdenes de gobierno. Las propuestas de instrumentación y la coordinación identificada, complementa la distribución de atribuciones legales que hemos señalado. La participación de las personas interesadas será reflejada en el marco normativo modelo y su guía de uso e implementación.

# ÁREAS TEMÁTICAS Y EJES TRANSVERSALES DE LA MOVILIDAD

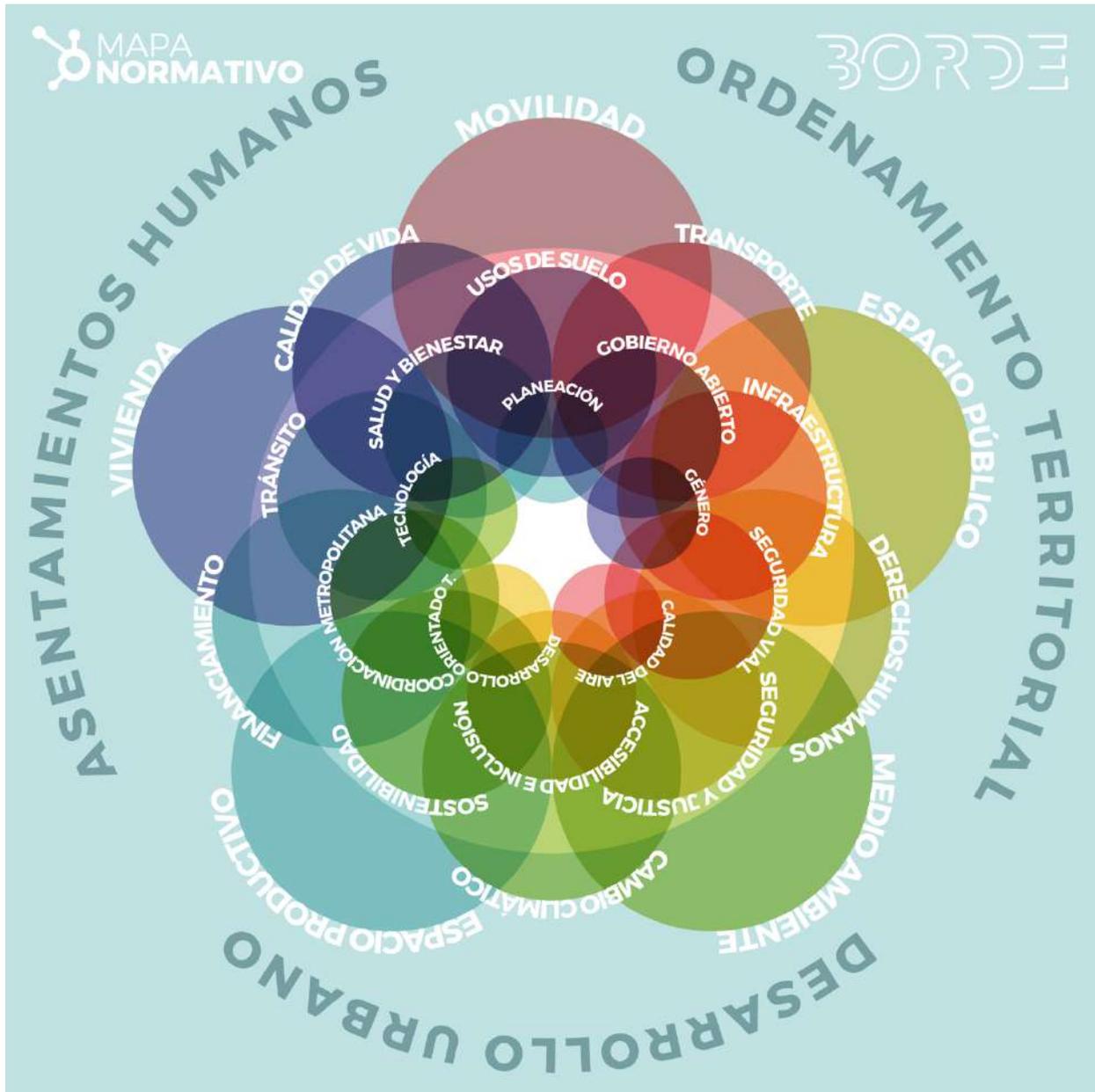


Tras la participación de personas interesadas a partir de las categorías en adición al diagnóstico normativo y al análisis de leyes locales y otros instrumentos jurídicos, hemos definido un listado de áreas temáticas y ejes transversales que se relacionan con la movilidad. Encontramos un sin número de sub-categorías que nos permiten mapear las relaciones interinstitucionales con mayor especificidad.

En conjunto, del análisis legislativo, académico y de los resultados de las mesas de trabajo, se identificaron los siguientes temas que una ley de movilidad podría contener, identificados en la siguiente tabla:

ÁREAS TEMÁTICAS	EJES TRANSVERSALES
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transporte</li> <li>2. Tránsito</li> <li>3. Accesibilidad</li> <li>4. Vivienda</li> <li>5. Peatones</li> <li>6. Ciclistas</li> <li>7. Vehículos automotores y gestión de la demanda</li> <li>8. Instituciones gubernamentales de movilidad y sus atribuciones</li> <li>9. Coordinación metropolitana e intermunicipal</li> <li>10. Emisiones, calidad del aire y cambio climático</li> <li>11. Espacio público</li> <li>12. Salud</li> <li>13. Desarrollo urbano y ordenamiento territorial</li> <li>14. Seguridad vial / Accidentes</li> <li>15. Publicidad</li> <li>16. Tarifas</li> <li>17. Plataformas tecnológicas, empresas de redes de transporte y micromovilidad</li> <li>18. Desarrollo orientado al transporte (DOT)</li> <li>19. Licencias de conducir</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Derechos humanos</li> <li>2. Planeación</li> <li>3. Seguridad pública</li> <li>4. Calidad</li> <li>5. Igualdad</li> <li>6. Sostenibilidad / Medio ambiente / desarrollo sostenible</li> <li>7. Personas con discapacidad y grupos vulnerables</li> <li>8. Género</li> <li>9. Condiciones laborales y su flexibilidad</li> <li>10. Financiamiento e instrumentos fiscales</li> <li>11. Infraestructura, servicios y equipamiento</li> <li>12. Calidad y condiciones de vida</li> <li>13. Permisos, concesiones y autorizaciones</li> <li>14. Supervisión, vigilancia, control, sanciones, delitos</li> <li>15. Educación</li> <li>16. Seguros</li> <li>17. Tecnología</li> <li>18. Riesgos y resiliencia</li> <li>20. Economía / Espacios productivos</li> <li>21. Información, participación y justicia</li> <li>22. Usuarios / Calidad en el servicio</li> </ol>

Las áreas temáticas fundamentales y asuntos transversales identificados podrían ser agrupadas de la siguiente forma:





*Se concluye que la movilidad es un aspecto transversal de la vida humana que tiene dimensiones y alcances amplios, pues se presenta en diversos momentos y circunstancias de la actividad humana en nuestro entorno. La materia de movilidad debería entonces regularse no solamente en un cuerpo normativo especializado, sino incluirse en disposiciones varias sobre las áreas temáticas y ejes transversales de la movilidad. Existe a su vez una diversidad de instituciones relacionadas con la movilidad, lo cual debiera reflejarse en su interrelación. De esta investigación se desprenden ejes y principios rectores de movilidad, que independientemente de la forma jurídica de la regulación de la movilidad deben ser observados.*



# CONCLUSIONES



Aunque no existe un reconocimiento expreso en la CPEUM, el derecho a la movilidad es una realidad jurídica que debe protegerse. El derecho a la movilidad proviene de un núcleo jurídico compuesto por otros derechos reconocidos como la vida, la salud, el medio ambiente, la vivienda, el libre tránsito, la no discriminación, entre otros. Su reconocimiento constitucional es inminente, a partir del cual se deberá armonizar la legislación en la materia.

Del análisis competencial constitucional vertido en este documento, observamos que la CPEUM, aunque no expresamente, sí reconoce atribuciones relacionadas con la movilidad como tránsito y transporte. Se advierten también algunos vacíos relacionados, como la ausencia del transporte como servicio público. Recordamos el artículo 124 y el 115 que menciona que las entidades podrán determinar servicios públicos adicionales a los señalados por la Constitución. Existen determinaciones judiciales ante los vacíos constitucionales en materias de tránsito y transporte.

Existen también diversas disposiciones de derecho internacional que dan sustento al derecho a la movilidad y contienen obligaciones para el Estado mexicano. Destacan disposiciones vinculantes como las relacionadas con el cambio climático, o las que obligan a México a garantizar la accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad. Algunas no vinculantes han tenido y tienen mucho impacto en guiar el actuar de las naciones, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana.

Es importante tener en cuenta que aun sin reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad, diversas normas ya regulan este fenómeno. Por supuesto la LGAHOTDU que contiene un capítulo dedicado a la movilidad, en donde se sientan las bases para la distribución competencial, y otras de gran relevancia como las ambientales y otras que aunque desarticuladas, contienen disposiciones sobre movilidad en su relación con salud, accesibilidad, personas con discapacidad, espacio público o vivienda.

Se llevó a cabo un análisis de leyes locales en materia de movilidad o que regulen los aspectos que la componen. Observamos que éstas llenan vacíos legales sobre movilidad, pero también suelen contener normas con poca efectividad y que aumentan la carga orgánica, programática y financiera de las entidades federativas. Las buenas prácticas observadas se toman en cuenta en el desarrollo del Proceso, sirviendo de base para llenar vacíos jurídicos de las leyes generales.

Se concluye que el transporte es un elemento esencial de la movilidad. Sin embargo, es un tema complejo que se encuentra en constante evolución lo cual provoca vacíos jurídicos. De entre las posibilidades para la prestación del transporte, resaltan: prestado por el Estado, concesionado o regulado por el Estado. Ante los vacíos relacionados, de acuerdo con el artículo 124 de la CPEUM aquellas facultades no reservadas para la Federación serán de las entidades federativas. Por lo tanto, en caso de que no exista una atribución expresa en materia de transporte ni para los municipios ni para la Federación, ésta será de la entidad federativa.

Diversas iniciativas se han presentado en el Congreso de la Unión para atender necesidad de evolución normativa que alcance a la compleja realidad de la movilidad. Esto aunado al inminente reconocimiento del derecho humano a la movilidad provocarán en el futuro un reajuste normativo en la materia. Sin importar la forma que tome la regulación, existen principios fundamentales y áreas temáticas que deben considerarse al momento de legislar en materia de movilidad.

La participación de personas interesadas es fundamental no solo para la integración de este Diagnóstico, sino para el contenido de las recomendaciones y futuros pasos del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad. El presente diagnóstico, en conjunto con los resultados de las mesas de trabajo, brindan al Proceso la capacidad de partir de la realidad del fenómeno de la movilidad y compararlo con la congruencia de su reflejo en el marco normativo. Las propuestas de las personas participantes serán integradas a las recomendaciones de la Federación a las entidades federativas y demás órdenes de gobierno.

Se espera que el Gobierno de México, emita sus recomendaciones en forma de un marco normativo modelo en materia de movilidad en los primeros meses de 2020, acompañadas de una guía de uso e implementación que contendrá recomendaciones a las autoridades de diversos órdenes de gobierno responsables de materias varias directa o indirectamente relacionadas con movilidad. Los congresos locales podrán discutir las recomendaciones, adaptarlas a sus realidades y en su caso adoptar o reformar leyes en la materia mediante su proceso legislativo.

Actualmente, existe un consenso en el país entre los diversos órdenes de gobierno para reconocer y garantizar el derecho a la movilidad y atender otros asuntos urgentes como el cambio climático y la seguridad vial. La movilidad es un asunto transversal que se entrelaza con otras áreas y aspectos de la vida humana, lo cual representa desafíos institucionales en el corto,



mediano y largo plazo. Es por ello que el Proceso Nacional contempla el monitoreo y evaluación de sus resultados, para aportar a un proceso de mejora normativa constante.

Desde esta etapa temprana, ya existen beneficios tangibles relacionados con los objetivos planteados por este Proceso. Se ha logrado, por ejemplo, la vinculación de autoridades diversas, competentes en materia de movilidad. Asimismo, se obtuvo una participación fundamental de los diversos sectores incluyendo gobierno, academia, sociedad civil, sector privado y ciudadanía, entre otros. Resaltamos los siguientes resultados positivos que se han obtenido al momento: Apertura y co-creación en el desarrollo normativo sentando precedentes de buenas prácticas que pueden ser replicadas; articulación de agendas e instituciones competentes; y desarrollo de investigación técnica ante vacíos o incertidumbres jurídicas.





# BIBLIOGRAFÍA

Aarhaug, Jorgen, Taxis as a Part of Public Transport, GIZ, Sustainable Urban Transport Project (SUTP), 2016.

Biblioteca de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, De Gobierno Abierto a Estado Abierto, CEPAL, 2014. Disponible en: <https://biblioguias.cepal.org/EstadoAbierto/ConceptoEstadoAbierto> Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.

Boyle, Alan, Soft Law in International Law-Making, en Evans, Malcolm D. (Ed.), International Law, 4a Ed., Oxford University Press, 2014.

Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, 2011-2012, CDHDF, ITDP, México, 2013.

CNDH México, Movilidad, vivienda y derechos humanos, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016. Disponible en: <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf> Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.

De la Lanza, Iván, Micromovilidad sí, pero segura, accesible y asequible, WRI México, 2019. Disponible en: <https://wrimexico.org/bloga/micromovilidad-s%C3%AD-pero-segura-accesible-y-asequible> Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.

García, Claudia, Carrasco, Juan Antonio, et al., El contexto urbano y las interacciones sociales: dualidad del espacio de actividades de sectores de ingresos altos y bajos en Concepción, Chile, EURE (Santiago) vol.40 no.121 Santiago set. 2014, 2014. [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612014000300004&script=sci\\_arttext&lng=en](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612014000300004&script=sci_arttext&lng=en) Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.

Garret, Jesse James, Los Elementos de la Experiencia de Usuario, 2000. Traducción: Javier Velasco: [http://www.jjg.net/elements/translations/elements\\_es.pdf](http://www.jjg.net/elements/translations/elements_es.pdf) Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.



IMCO, Índice de Movilidad Urbana, Instituto Mexicano para la Competitividad, 2019. [https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/Índice-de-Movilidad-Urbana\\_Documento.pdf](https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/Índice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf) Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019.

ITDP, Construcción colectiva de la Ley de Movilidad de Nuevo León, Reporte de resultados, Disponible en: [http://www.hcnl.gob.mx/glpmc/imagenes/ITDP\\_Ley\\_de\\_Movilidad\\_de\\_NL.pdf](http://www.hcnl.gob.mx/glpmc/imagenes/ITDP_Ley_de_Movilidad_de_NL.pdf) Fecha de consulta: 15 de octubre de 2019.

Leal Vallejo, Alejandra y Vadillo Quesada, Clara, Visión Cero: Estrategia Integral de Seguridad Vial en las Ciudades, ITDP, 2015. <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/vision-cero2.pdf>

Trejo Delarbre, Raúl, Internet como expresión y extensión del espacio público, Revista MATRIZes Vol. 2, No 2 (2009), 2009. Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019 [https://www.researchgate.net/profile/Raul\\_Trejo\\_Delarbre2/publication/27393601\\_Internet\\_como\\_expressao\\_e\\_extensao\\_do\\_espaco\\_publico/links/00b49537bbfa25ebfe000000/Internet-como-expressao-e-extensao-do-espaco-publico.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Raul_Trejo_Delarbre2/publication/27393601_Internet_como_expressao_e_extensao_do_espaco_publico/links/00b49537bbfa25ebfe000000/Internet-como-expressao-e-extensao-do-espaco-publico.pdf) Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2019

Nava Escudero, César, Estudios ambientales, 3a Ed., UNAM, México, 2018.

Rodríguez, Carlos Aníbal, El derecho humano al ambiente sano. Los derechos ambientales desde la perspectiva de los derechos humanos, Rubinzal-Culzoni Editores, Buenos Aires, 2012.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, Fortalecimiento de capacidades subnacionales y sus aportaciones a la Contribución Determinada a nivel Nacional (NDC), 2017-2018. Informe de resultados y recomendaciones de los talleres regionales, Ciudad de México, 2018.

Taplin, Dana y Clark, Heléne, Theory of Change Basics. A Primer on Theory Of Change, The Center for Theory of Change, 2012.

Treviño, Xavier y Leal, Alejandra, León, Guanajuato, Diagnóstico y Recomendaciones de capacidades en la planeación de movilidad urbana, GIZ, Céntrico, 2018.

## **Jurisprudencia de la SCJN**

Tesis: 2a./J. 192/2009, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Segunda Sala, t. XXX, Diciembre de 2009.

Tesis: P./J. 46/2011 (9a.), Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, Libro I, t. I, Octubre de 2011.

Tesis 1a. CLVI/2015 (10a.) Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Primera Sala, Libro 18, t. 1, Mayo de 2015.

Tesis: 2a./J. 125/2015 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Segunda Sala, Libro 23, t. II, Octubre de 2015.

Tesis: 2a./J. 165/2017 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Segunda Sala, Libro 50,t. I, Enero de 2018.

Tesis: 1a. CCLXXXIX/2018 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 61, t. 1, Diciembre de 2018.

Sentencia de 11 de agosto de 2016, que resuelve: Acción de inconstitucionalidad 96/2014 y su acumulada 97/2014, párrafo 213. Publicada en Diario Oficial de la Federación el 13 de octubre de 2016: [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5456567&fecha=13/10/2016](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5456567&fecha=13/10/2016) Fecha de consulta 15 de diciembre de 2019.

## **Tribunales Colegiados de Circuito**

Tesis: I.4o.A.9 K (10a.) Tribunales Colegiados de Circuito, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Libro XIX, t. 3, Abril de 2013.







# **ANEXO 1**

## **Sistematización de las propuestas de las mesas de trabajo**

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad  
QUERÉTARO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA POLÍTICA PÚBLICA MÉTRICA 1	MÉTRICA 2		
<b>MOVILIDAD</b>	Que el transporte público sea articulador y permita la intermodalidad.	Campañas de comunicación para difundir la pirámide de movilidad.	No se atiende	No se atiende	Construir infraestructura adecuada.	Creación de leyes y reglamentos.	Programa integral que incorpore el tema de transporte público, ciclovías, suburbano, peatonal a escala metropolitana.	Programa integral que incorpore el tema de transporte público, ciclovías, suburbano, peatonal a escala metropolitana.	Falta de actiación ciudadana.	Falta de coordinación interinstitucional e intergubernamental.			Reglamentos derivados de la Ley Integral de Movilidad con perspectiva de género de aplicación estatal y municipal.	Crear mecanismo ejecutor del programa con fondos para la realización de las otras acciones.	Porcentaje de acciones del programa.			
<b>VIVIENDA + ESPACIO PRODUCTIVO</b>	Reducción de tiempos de traslado de los espacios productivos (trabajo).	Vincular la movilidad con el ordenamiento territorial.	No se atiende	No se atiende	Contar la vivienda urbana.	Garantizar nuevos desarrollos mixto, así se incentiva la movilidad sostenible.	Impulsar nuevos usos urbanos de gestión para el financiamiento o del desarrollo urbano.	Vincular los usos urbanos con una estructura vial jerárquica.	Resistencia a desarrollar en la conciencia urbana.	Resistencia a implementar un nuevo modelo de desarrollo entre iniciativa privada y consumidores.			Código Urbano en capítulo de desarrollo inmobiliario: Definir distancias máximas y mínimas de vialidades a escuelas y centros terciarios.	Código Urbano en capítulo de desarrollo inmobiliario: Distancia para acceder a servicios a máximo 500 metros.	Programas de desarrollo urbano: contemplar nuevos mecanismos de financiamiento o a los que se tendrá acceso.	Incentivar los proyectos de vivienda social e inmobiliarios.	Porcentaje de viviendas social productivo a lo largo de los corredores del transporte público.	Aumento de corredores en espacio productivo a lo largo de corredores de transporte público.
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Recuperación y protección del espacio público para la movilidad activa.		No se atiende.		Crear Congreso Estatal de Movilidad y Espacios Públicos o el Instituto Metropolitano de Movilidad.		Instituto Estatal de planeación del Estado de Querétaro.		Político, social, económico, ambiental, urbano.				Generar incentivos para el desarrollo de asociación público-privado para generar espacios de recuperación del espacio público.	Porcentaje de proyectos realizados anualmente.				
			Existe desvinculación entre instituciones al respecto del tema de recuperación y protección						Que los fondos destinados al instituto responsable sean de uso discrecional						Porcentaje de reducción del delito.			

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

QUERÉTARO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
CAMBIO CLIMÁTICO	Necesitamos más árboles.	Incentivar el uso de bicicletas, caminatas y bajar el uso de autos	No se atiende.	No se atiende.	Medir CO2 de flota vehicular.	Desarrollo de ciclovías, bicicletación y mejoras para incentivar la estructura desincentivo del uso del auto.	Programa de arbolización	Plan de movilidad sostenible.	Falta de presupuesto.	Oposición de comerciantes.			Obligatoriedad para plantar árboles en el reglamento de construcción.	Destinar un porcentaje en el PEF para el desarrollo de ciclovías.	Dar prioridad a especies nativas de árboles.	Dar incentivos a trabajadores de ocupen bicicleta.	Número de árboles plantados.	Inventario de emisiones.
					Certificar emisiones de gases de efecto invernadero.				Conflictos con municipio.				Norma para la clasificación de emisiones.	Fideicomiso para la plantación de árboles.			Árboles por habitante.	

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad  
GUAYASUATO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
<b>MOVILIDAD</b>	Falta de coherencia en movilidad	Percepción de movilidad (asistencia parial)	No se atiende.	Actualización de manuales y guías.	Atracción de manuales, leyes sobre desarrollo urbano y movilidad y uso de suelo.	Difusión de cultura de diseño pre-bicicletas.	Integración de diseño urbano y movilidad.	Concentración de educación vial urbana.	Falta de participación.	Seguridad vial.			Armonización de reglamentarias, normas, reglamentos en materia de movilidad y desarrollo urbano.	Modificación de Movilidad para una normativa en materia de movilidad y desarrollo urbano.	Programa de Atención de movilidad en el Estado.	Programa de Integral de movilidad en el Estado.	Vajes diarios motorizados vial no motorizado de las vialidad.	
<b>VIVIENDA</b>	Que la movilidad va en privado y no sobre el interés público.	Coordinación entre el tema de movilidad.	No se atiende.	No se atiende.	Atender las necesidades en función del consideración a todos los sectores involucrados.		Participación para la toma de decisiones.	Coordinación administrativa.	Perfiles de capacidad.	Gobierno para inclusión ciudadana.			Reformar la ley de participación ciudadana para hacer más efectiva y eficaz la gestión pública vinculados a un tema específico.	Reglamento que coordina y colabora entre los entes de la gestión pública vinculados a un tema específico.	Programa de sanciones no relación cooperación administrativa para la toma de decisiones.	Programa de participación ciudadana efectiva.	Sociedad más incluyente.	Mejor práctica en la toma de decisiones.
<b>ESPAÑO PÚBLICO</b>	Disminución del acceso callejero.	Diseño inclusivo de peatonales.	Presencia de policía en calles.	No se atiende.	Falta acción en transporte inclusivo.		Ciudades inteligentes que cuidan que incluyan.	Coordinación administrativa.	Toma de decisiones promuevan la participación ciudadana de mujeres y personas con discapacidad.	Sensibilidad para la inclusión ciudadana.			Ley nacional que regule los estándares de accesibilidad para personas con discapacidad, tomando en cuenta medidas de diseño, materiales e inclusión de usuarios.	Asignación presupuestal para la creación de un programa de las personas que inician las obligaciones de diferentes instituciones.	Programa de acciones de protección al medio ambiente y cambio climático.	Programa de acciones de protección al medio ambiente y cambio climático.	Percepción de seguridad.	
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Fomento integral de áreas verdes (fase de traslado intensivo).	Legítimar norma vigente.	Atención parcial.	No se atiende.	Capacidad multidimensional.	Concencia sobre el entorno.	Evaluación y actualización de procesos participativos reales.	Difusión creativa de la cultura de la participación.	Limitada formación de tomadores de decisiones.	Sensibilidad para la inclusión ciudadana.			Reglamentos municipales de cambio climático.	Ampliar facultades y obligaciones de comités en la aplicación de programas de protección al medio ambiente y cambio climático.	Plan de difusión de normativa ambiental.	Programa de acciones de protección al medio ambiente y cambio climático.	Disminución del uso del automóvil.	
<b>ESPAÑO PRODUCTIVO</b>	Aumentar la agilidad del transporte.	Promover la vinculación al comercio, salud y educación.	Atención parcial.	Atención parcial.	Infraestructura de desarrollo urbano y movilidad.	Normas precisas y específicas.	Agilidad en procesos de toma de decisiones.	Generar un cambio de cultura de promoción de las leyes y reglamentos.	Promoción para la inclusión ciudadana.	Demanda insular de solicitudes.			Reglamento de convenios siná.	Ley de Desarrollo Urbano y normativa para un trámite y alternativa ficit en / días.	Autorización efectiva de trámites y un plazo no mayor a 7 días posteriores al inicio del trámite.	Programa de acciones de protección y promoción y un plazo posterior a la iniciación del trámite.	Encuesta de satisfacción de ciudadanía administrativa.	

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
MOVILIDAD	Fortalecer la capacidad de los municipios para emitir permisos para el transporte público y transporte en general.	Mejorar seguridad vial en calles, estaciones, ciclovías, transporte público y autopistas.	Actualmente se emiten permisos para transporte público, pero no se emiten para otros tipos de transporte, como bicicletas, patinetas, etc.	Se intenta con base en buenas prácticas, no existe normativa clara.	Impulsar los permisos para transporte activo y masivos.	Mejorar la conectividad y universalidad de la infraestructura, calidad de desplazamientos.	Regulación de todo tipo de transporte.	La infraestructura no es suficiente y empata a grupos vulnerables.	Falta de información y empata a grupos vulnerables.					Ley Federal de Seguridad Vial.	Incentivos fiscales para mejorar la calidad del servicio.	Estímulos económicos para ejecutar proyectos viables seguros e incluyentes.	Cantidad de viajes y evolución de vehículos por año.	Reducción de accidentes de tránsito.
	Mejorar la seguridad vial en calles, estaciones, ciclovías, transporte público y autopistas.	Mejorar la seguridad vial en calles, estaciones, ciclovías, transporte público y autopistas.	Actualmente se emiten permisos para transporte público, pero no se emiten para otros tipos de transporte, como bicicletas, patinetas, etc.	Se intenta con base en buenas prácticas, no existe normativa clara.	Impulsar los permisos para transporte activo y masivos.	Mejorar la conectividad y universalidad de la infraestructura, calidad de desplazamientos.	Regulación de todo tipo de transporte.	La infraestructura no es suficiente y empata a grupos vulnerables.	Falta de información y empata a grupos vulnerables.					Ley Federal de Seguridad Vial.	Incentivos fiscales para mejorar la calidad del servicio.	Estímulos económicos para ejecutar proyectos viables seguros e incluyentes.	Cantidad de viajes y evolución de vehículos por año.	Reducción de accidentes de tránsito.
VIVIENDA	Más transporte público para manchester y marcha urbana.	Falta de adecuación de calles, estaciones, ciclovías, transporte público y autopistas.	Hay calles sin pavimento y donde no llega el transporte público para llegar a las paradas son apropiadas.	En algunas ocasiones, el transporte público no llega a las paradas para llegar a las paradas son apropiadas.	El transporte público cicloviales para llegar a las paradas son apropiadas.	Construcción de avenidas y vías que conecten a todos los habitantes y aumente la seguridad en vehículos de transporte público.	Transporte digno para todos.	Movilidad digna para todos.	Resistencia cultural al cambio de usuario.			Planeación a corto, mediano y largo plazo para desarrollo urbano, etc.	Reglamentos municipales, estatales y federales.	Estímulos a los concesionarios de autobuses y de difícil acceso.	Adecuación de transporte público y el reglamento, para estimular económicamente a los que lo hagan.	Análisis de aplicación de los concesionarios a empresas de transporte urbano incluyente.	Troncal de transporte urbano incluyente.	
ESPACIO PÚBLICO	Espacios públicos acorde con las necesidades de la población.	Falta de espacios públicos de calidad.	No se atiende.	No se atiende.	Rescatar y rehabilitar espacios públicos.	Programa de desarrollo de espacios públicos.	Espacio generador de viajes.	Creación de espacios públicos inseguros.									Aumento del espacio público y relación directa al crecimiento poblacional.	
CAMBIO CLIMÁTICO	Elaboración de programa de cambio climático.	Medición y reducción de emisiones respecto a proyectos y programas.	Atención parcial.	Atención parcial.	Elaboración y publicación de planes de acción con actores locales.	Programa estatal de cambio climático.	Inventario de emisiones de CO2, carbono contaminante.	Falta de información y recursos limitados.					Programa Especial de Cambio Climático (para estimar el impacto).	Programa de movilidad sustentable metropolitana.	Programa de movilidad sustentable metropolitana.	Proyectos planeados y operados a largo plazo.	Cantidad de emisiones a reducir.	
ESPACIO PRODUCTIVO	Reducir el tiempo de espera en espacios productivos.	Priorizar interés de la movilidad de grupos vulnerables, de los intereses privados.	No se atiende.	No se atiende.	Promover de producción, consumo y escuela local y comunitaria.	Que todo proyecto de producción tenga evaluaciones de impacto ambiental para el ciudadano.	Accesibilidad de espacios productivos.	Dificultad de cumplimiento de estándares de seguridad y ambiental.	Simulación de procesos participativos para evaluar el impacto ambiental.			El gobierno garantizará bancos e incentivos para la movilidad en las zonas más marginadas.	Todo proyecto de movilidad deberá incluir una evaluación de impacto social e investigación de mercados y participativos.	Crear un programa de fondo perdido para promover la creación de actividades productivas en entornos locales para alguna trayectoria o experiencia.	Porcentaje de economías locales que accedan a la infraestructura de movilidad activa.	Porcentaje de proyectos de economía con evaluación de impacto social.		

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

ZACATECAS - SAN LUIS POTOSÍ - AGUASCALIENTES - QUERÉTARO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
<b>MOVILIDAD</b>	Ordenamiento de vivienda vulnerable	Transporte masivo de personas más seguro	No se atiende.	Reglamentación.	Actualizar programas.	Mesas de trabajo urbano con regulación estacionamiento y zonificación.	Programa desarrollo urbano con regulación estacionamiento y zonificación.	Tránsito urbano con regulación estacionamiento y zonificación.	Falta de datos públicos y social.	Falta de autoridad.			Cambio a la ley de cada región.	Norma de desarrollo urbano y sostenibilidad.	Fondo metropolitana.	Especialización de los sectores.	Reducción de emisiones de carbono.	Realizar directas a los usuarios periódicamente.
<b>VIVIENDA</b>	Distancia entre los sistemas de transporte colectivo.	Cambiar paradigma que le da prioridad al desarrollo de las viviendas.	Se implementan rutas alternativas para dar servicio a las zonas habitacionales con accesibilidad.	Actualmente la norma sigue el modelo de vivienda, propiciando el diseño de la vivienda.	Impulso a desarrollos urbanos a la movilidad.	Transformación de la normativa para el automóvil sean mínimos.	Desarrollos orientados a la movilidad.	Vivienda humana + desarrollo sostenible.	Falta de apropiación y causa de la socialización.	Por ausencia de información se genera la fragmentación y segregación del paradigma.			Norma técnica para vivienda en zonas habitacionales y desarrollos urbanos.	Reglamentación municipal en la zonificación y usos de suelo mixto.	Desarrollar el desarrollo urbano mediante cargas administrativas.	Apoyo técnico y reformas fiscales para integrar ingresos sostenibles.	Porcentaje de desarrollos urbanos sostenibles con apoyo técnico y financiero.	Diminución de desarrollos urbanos en la mancha urbana.
<b>ESPAIO PÚBLICO</b>	Accesibilidad	Cero accidentes.	No se atiende.	No se atiende.	Impulso a las zonas de uso mixto.	Asignación de recursos para construcción de empresas para el ensanchamiento de banquetas.	Medida integral de accesibilidad en el espacio público.	Regimen de infraestructura a segura del espacio público.	Inseguridad del espacio público para implementar el proyecto.	Inseguridad de los espacios públicos.			Ley de Construcción que materialice el principio de accesibilidad.	Ley de Movilidad y transporte público.	Establecer incentivos fiscales para creación de empresas o consultoría en materia de seguridad en la movilidad.	Apoyo técnico y reformas fiscales para integrar ingresos sostenibles.	Reducción de incidencias viales.	Aumento del uso del espacio público.
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Mejorar calidad del aire.	Constante atención de ciudades de transporte público.	Promocionar el transporte público.	Fomentar el uso de bicicletas para reducir el tránsito en vehículo particular.	Observatorio de accesibilidad con opciones alternativas.	Observatorio de accesibilidad con opciones alternativas.	Modernizar cambio de tu vida.	Conocer tu ciudad en el espacio público.	Inseguridad en las calles.	Inseguridad en el espacio público.			Ley del Medio Ambiente.	Ley de Movilidad y transporte público.	Descuento a personas de tercera edad.	Incremento de personas de tercera edad.		
<b>ESPAIO PRODUCTIVO</b>	Accesar los espacios para trabajar (no hay ciudades verticales).	Empresarios deben considerar la accesibilidad de los obreros en camiones).	Transporte privado.	No se atiende.	Aumentar la productividad en las zonas de trabajo.	Incentivos fiscales a empresas que trabajen en sostenibilidad.	Darle vida a la ciudad.	Paga menos impuestos.	Evasión del pago predial.	Aumento de impuestos.			Modificación de la ley de Hacienda para los municipios.	Carga fiscal para municipios.	Incentivos fiscales a las empresas.			

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

OAXACA

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
MOVILIDAD	Redistribuir el uso de las calles para que sean más eficientes ante el modelo actual que privilegia al coche.	Incentivar el uso de modos de transporte sustentable ante el uso indiscriminado del auto particular.	Se expone a usuarios vulnerables a condiciones inseguras al trasladarse en las calles.	Se incentiva el uso del auto particular en las calles de transporte público y la falta de infraestructura para otros modos no motorizados.	Genera una norma de diseño de calles municipales que cubra todos los modos de transporte y a todos los usuarios.	Mejora la calidad de cobertura del transporte público así como la infraestructura para otros modos de transporte sustentable.	Actualización del marco normativo de movilidad metropolitana y en materia de diseño de calles.	Reestructuración del sistema de transporte público en la zona metropolitana y a los modos no motorizados.	Rechazo social. Cambios no previstos en la estructura de la ciudad.	Oposición por parte de los concesionarios. Falta de experiencia técnica.				Revisión y actualización de la Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca que priorice los modos de transporte sustentable.	Norma Técnica Municipal de diseño de calles e infraestructura urbana que establezca criterios que incluya todos los modos de transporte priorizando movilidad sustentable.	Socialización del proceso de actualización de la Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca con la participación de diversos sectores. Campaña de socialización a la ciudadanía en general, colegios, academia, profesionales y urbanos.	Que para el año 2021 se incrementen en un 10% los viajes en bicicleta y en los modos de transporte sustentable.	Que para el año 2021 se incrementen en un 20% los viajes en bicicleta y en los modos de transporte sustentable.
VIVIENDA	Realizar un plan de ordenamiento territorial que mejore la accesibilidad y sustentable (disminuir la dispersión urbana).	Mejorar los sistemas de control del uso del suelo urbano, considerando la vivienda como centro de dispersión urbana).	Ausencia de planes de ordenamiento territorial (Regional, Metropolitano y Municipal) que consideren a la movilidad como eje estructurador que mejore la calidad de vida de los centros poblacionales.	Actualizar y armonizar los marcos normativos en materia de vivienda y movilidad.	Crear programas de ordenamiento territorial con acciones de desarrollo municipal.	Revisar, actualizar y armonizar el marco normativo en los tres niveles de gobierno.	Programa integral de Ordenamiento de Movilidad y Vivienda.	Reglamento de Vivienda y Ordenamiento de Movilidad y Transitable.	La falta de aplicación de los programas de ordenamiento territorial.	Burocratismo y corrupción.				Crear el Reglamento de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Oaxaca a través del cual se procedimentan los procesos para la aplicación de la Ley.	Crear normas técnicas municipales que permitan la movilidad segura entre la vivienda, los centros de trabajo y el equipamiento.	Financiamiento a través del presupuesto municipal y/o actualización de programas de desarrollo urbano.	Promover el uso de suelo mixto en zonas de alta necesidad.	Elaboración de programas municipales de Ordenamiento Territorial de los principales municipios con población mayor a 20,000 habitantes y de las zonas metropolitanas.
ESPACIO PÚBLICO	Propiciar el reordenamiento de transporte público para mejorar la accesibilidad a los peatones, vehículos motorizados.	El abandono de áreas públicas generan inseguridad por falta de iluminación y vigilancia e áreas públicas para disminuir el índice delictivo.	No se atiende.	El Gobierno no ve el problema de atención.	Planificar nuevas rutas de transporte con una nueva normatividad.	Implementar políticas de atención a espacios compartimentados socialmente mediante la creación de espacios públicos basados en la Norma de Desarrollo Urbano de la Ciudad.	No más nuevas por transporte público.	Por un ordenamiento adecuado de espacios públicos de la ciudad.	Manifestaciones. Se tocan intereses del monopolio de transporte. Parálisis del programa de mantenimiento.	La mala supervisión y aplicación de los programas. No darle seguimiento al programa y mantenimiento.			Modificar la Ley de Movilidad Municipal con el Reglamento Municipal y Ley Orgánica de un observatorio para la aplicación de sesiones.	Modificar el Reglamento de la Ley Municipal para implementar un orden de los espacios públicos en la ciudad.	Implementar talleres en los espacios públicos para recaudar información de los usuarios. Mantener el mismo. Para concentrar el uso adecuado de los espacios.	Mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad con el desarrollo de calles para peatones.	La población con menos riesgos de inseguridad de hipotensión por la implementación de ejercicios en los espacios públicos.	
CAMBIO CLIMÁTICO	Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de vehículos motorizados para disminuir la saturación de la verificación vehicular y transparencia.	Contar con un plan de contingencia ambiental por efectos de emisiones por parque vehicular que permitan identificar factores que podrían elevar los límites permisibles.	Se cuenta con un programa de verificación vehicular que no se da cumplimiento a la calidad de aire y personal capacitado.	Se cuenta con un plan de contingencia ambiental y un comité de trabajo que se da cumplimiento a la calidad de aire y personal capacitado.	Establecer modificaciones a la Ley de Estado de Oaxaca para hacer más efectivos los programas de Verificación y Multas mediante la Coordinación de SEMAED SO, SEMOVI e instituciones competentes.	Hacer efectivo el Plan de Contingencia Ambiental y el equipo.	Movilidad libre de contaminación ambiental.	Prevención de contingencias ambientales.	Al contar con un monitoreo, ocasionar crisis alarmas y desplazar a los incesarios.	Movilización e inconformidad por parte de los involucrados y usuarios del programa de la regulación.			Armonizar los artículos 75 de la Ley de Tránsito del Edo. con el artículo 139 al 141 de la Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Edo.	La recaudación por multas de no verificación vehicular serán aplicadas a programas y proyectos de mitigación y adaptación del cambio climático.	Incentivos fiscales de hasta el 90% si la verificación se realiza en el primer 10 días, 50% dentro del mes siguiente a la verificación y se paga completo.	Difundir el resultado del monitoreo de masa ambiental de la sociedad. Aplicar la Ley de Protección al Ambiente del Edo.	Porcentaje de vehículos verificados. 0% de particulares, 100% de los dentro de los límites de la NOM.	% de conocimiento de la sociedad sobre el plan de contingencia.

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



OAXACA

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	POLÍTICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
<b>ESPACIO PRODUCTIVO</b>	Contar con seguridad social para conductores de transporte público porque es un derecho laboral.	Implementar cursos de capacitación para que los sujetos de la movilidad obtengan una cultura vial.	No se aborda el tema.	Se cuenta con regulación y no se cuenta con presupuesto para operatividad.	Concentrar primero a concesionario que deben otorgar este derecho.	Etiquetar el recurso necesario para ejecutar programas.	Conductores de Transporte con Seguridad Social.	Todos por un cultura vial.	Que los concesionario se se manifiesten en contra de derecho haciendo bloqueos.	Que el recurso para hacerlo no se etiquete.			Reconocer a los conductores de transporte público en el trabajo.	Establecer en Presupuesto de Egresos.	Política pública incentivo en pago de licencia a concesionario que operan en seguro social a conductores de transporte público.	Elaboración de convenios de colaboración entre dependencias y universidades para dar los cursos.	Conductores más felices. Familias de conductores con seguridad social.	Disminución de accidentes por tener cultura vial adecuada. Entre los sujetos de la movilidad.

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	METRICAS 1	METRICAS 2
<b>MOVILIDAD</b>	Reducir el tiempo de traslado de personas o cosas a un lugar destino.	Programa de movilidad en movilidad en Municipalidades, Secretarías de Transportes, Municipios, Sociedad civil.	Diseñar un plan de desarrollo sustentable que integre los principios de sostenibilidad y accesibilidad.	Legislación en temas de coherencia para aplicar la ley en los gobiernos.	Nueva existencia en un mapa de solo un plan de ordenamiento territorial.	Reducción de la materia de movilidad.	Plan Integral de Movilidad Sostenible.	Bloqueos, restricciones en avenidas y calles que afectan la organización de comerciantes y aplicar la ley.	Resistencia de la legislación.	Resistencia de la legislación.			Lineamiento de Operación del Transporte Público.	Reforma de la Ley de Movilidad del Estado.	Programa de Seguridad. Medir la fluidez y seguridad de la movilidad.	Promover la movilidad en movilidad en el Ejecutivo estatal, municipal y federal.	Índice de Accesibilidad Pequeña. No de Municipios. No de Convencios. No de Comités. No de Clusters. No de Asociaciones en Movilidad y Seguridad.	Ley de Movilidad del Estado. No de Municipios. No de Convencios. No de Comités. No de Clusters. No de Asociaciones en Movilidad y Seguridad.
<b>VIVIENDA</b>	Considerar en el Plan de Desarrollo la planificación de los asentamientos urbanos teniendo en cuenta la estructura de carreteras y banquetas.		Obligar a los vendedores de predios y viviendas a que ya cuenten con servicios básicos incluyendo el acceso al transporte.	No se atiende porque no existe un estudio de frecuencia.	Realizar el estudio de mapas de frecuencias.	Estudio de Frecuencia de Rutas.	Plan de Ordenamiento Territorial y Atlas de Rutas.	Resistencia de los ciudadanos que habitan en zonas urbanas.	Problemas con los concesionarios a la desear un servicio en la ruta.				Ley de Ordenamiento Territorial Metropolitano.	Reformular la Ley de Movilidad en el Estado.	Impulsar un programa de Ordenamiento Metropolitano.	Implementar un programa para evaluar zonas metropolitanas que cuenten con un Ordenamiento Territorial.	Índice de Frecuencia al tiempo de recorrido de ruta y de tránsito.	
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Accesos fáciles. Señalamientos. Entradas y salidas. Rampas de accesos.	Estacionamientos con accesos y tiempos fluidos. Trotapatas. Ciclopistas. Lugares sembrados.	Solicitudes por falta de implementación de estas medidas en el transporte.	Se han implementado cuotas por tiempo de estacionamientos.	Reglamento para zonas de desahorro rampas.	Programa de señalización para la mejora de tu seguridad.	Estudios de Espacios Públicos para la mejora de tu calidad de vida.	Se salvan las calles que generan dobles filas de estacionamiento.	El riesgo más alto es ser un accidente.				Crear un Reglamento de Diseño Vial.	Acordar para que los municipios implementen actividades en fines de semana.	Plan para la calibración de medidas viales.	Programa para el uso de espacios públicos y recreativos.	Métrica de la calidad de vida. Aumento de ciudadanía en áreas públicas.	
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Disminuir el consumo de fósiles para reducir emisiones de Co2e de Efecto Invernadero.	Reducir el número de viajes para disminuir la congestión vial.	No se atiende. No hay datos. No hay legislación. No hay incentivos.	Se sustituyeron el transporte por una ruta tipo BRT.	Legislación para zonas económicas para los usuarios a fin de que se consuman combustibles fósiles.	Incentivando el uso de modos con menos emisiones para la movilidad.	De la ruta al camino del Acabuz.	Posibles resistencias por la falta de información y planeación de operación de transporte en los usuarios.					Generar una Ley de Movilidad y Transporte que obligue a los municipios a generar sus reglamentos.	Convenio de Colaboración para Municipios y entidades con fin de generar información vehicular.	Campaña informativa de los incentivos económicos. Con la recaudación del programa de subsidio de tarifa para adultos mayores y personas con discapacidad.	Buscar financiamiento de bonos verdes para la transformación del Sistema de Transporte.	No. de convenios. Monto de recaudación. No de muertes por contaminación del aire. Número de usuarios.	
<b>ESPACIO PRODUCTIVO</b>	Planear eficaz. Falta de servicios públicos. Resolver los puntos de congestión vial.	El mapa de frecuencia de rutas define el plan.	Implementar estrategias básicas de transporte de tránsito. Más estacionamientos públicos.	La implementación de políticas públicas debe tener como resultado una movilidad eficaz y de alto impacto social.	INENTENDIBLE. El estudio de mapas para la movilidad.	Resistencia de la ciudadanía por el desahorro de cultura vial.							Revisar a fondo el Reglamento Municipal de Transporte. Revisar las Políticas Públicas. Cambiar las campañas de educación vial en la sociedad en general.	Optimizar los servicios de transporte público. Revisar las campañas de educación vial en la sociedad en general.				

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad  
VERACRUZ/XXCA



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
<b>MOVILIDAD</b>	Reducción del tiempo de viaje y de la congestión de tráfico en zonas urbanas y rurales.	Renovación y mantenimiento de la infraestructura vial.	Diálogo con el sector privado y academia para identificar mejores prácticas.	Apoyos para la implementación de proyectos de transporte público.	Fortalecimiento de la capacidad institucional.	Legislar cantidad de vehículos por zona.	Trabajos de mantenimiento de la infraestructura vial.	Movilidad accesible para personas con discapacidad.	Resistencia al cambio climático.	Nula dependencia de combustibles fósiles.			Sanciones para el incumplimiento de la ley en materia de concesiones.	Integrar un sistema de transporte público.	Sistema anticorrupción en materia de concesiones de transporte público.	Gobernantes locales que promuevan la movilidad sostenible.	\$ resultados por acciones de movilidad.	Reducción del tiempo de viaje y de la congestión de tráfico.
<b>VIVIENDA</b>	Accesibilidad de la vivienda para personas con discapacidad.	Calidad de vida en las viviendas.	Creación de programas de vivienda social.	Actualización de las normas de construcción.	Supervisión al cumplimiento de las normas.	Creación de programas de vivienda social.	Movilidad accesible para personas con discapacidad.	La corrupción en la construcción de viviendas.	Las autoridades locales que no cumplen con las normas.				Reglamentos municipales para la construcción de viviendas.	Reglamento de construcción de viviendas.	Socializar las normas de construcción de viviendas.	Incentivos fiscales para la construcción de viviendas.	Que el 80% de las viviendas nuevas sean accesibles.	Viviendas con accesibilidad para personas con discapacidad.
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Mejorar la infraestructura para el uso del espacio público.	Reforzar la cultura del uso del espacio público.	No existe planeación en materia de espacio público.	Se implementa la planeación para el uso del espacio público.	Coordinación entre los sectores público y privado.	Educar a las autoridades locales sobre el uso del espacio público.	Campanas de sensibilización sobre el uso del espacio público.	Partidos políticos que no promuevan el uso del espacio público.	Sociedad en general que no valora el espacio público.				Norma de construcción de viviendas que permita ser el ejemplo para los municipios.	Norma de diseño urbano para el espacio público.	Implementar campañas de sensibilización sobre el uso del espacio público.	Realizar un plan de movilidad que permita mejorar la seguridad vial.	No de municipios que no valoren el espacio público.	Porcentaje de población que utiliza el espacio público.
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.	Resiliencia de las comunidades ante los impactos del cambio climático.	Unidades climáticas en materia de transporte público.	Concepto de bajas emisiones de carbono.	Preparación de planes de adaptación.	Análisis de la demanda de transporte público.	Transporte accesible para personas con discapacidad.	Riesgos de inundación y deslizamientos.	Alta concentración de viviendas en zonas de riesgo.				Incluir regulación de construcción de viviendas que permita ser el ejemplo para los municipios.	Dar un ejemplo de vivienda accesible para personas con discapacidad.	Mayor inversión para la construcción de viviendas accesibles.	Dar un ejemplo de vivienda accesible para personas con discapacidad.	No de viviendas con accesibilidad para personas con discapacidad.	No de personas con discapacidad que no tengan acceso a viviendas accesibles.
<b>ESPAIO PRODUCTIVO</b>	Creación de espacios productivos en zonas urbanas.	Los centros de trabajo deben ser accesibles para personas con discapacidad.	Crear más espacios productivos en zonas urbanas.	Transporte accesible para personas con discapacidad.	Centros de trabajo accesibles para personas con discapacidad.	Reglamentar el uso del espacio productivo.	Centros de trabajo accesibles para personas con discapacidad.	Negación de los derechos laborales de las personas con discapacidad.	Conflictos con las autoridades locales que no cumplen con las normas.				Crear un programa de vivienda accesible para personas con discapacidad.	Reglamento de construcción de viviendas accesibles para personas con discapacidad.	Incentivos fiscales para la construcción de viviendas accesibles.	Incentivos fiscales para la construcción de viviendas accesibles.	No de viviendas con accesibilidad para personas con discapacidad.	Reducción del tiempo de viaje y de la congestión de tráfico.

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
MOVILIDAD	Integrar fenómeno de movilidad en el marco normativo.	La participación de la sociedad junto con los gobiernos para generar el marco normativo.	Existe un vacío legal. Se trabajan con otros instrumentos para generar la Ley de Tránsito.	Se trabaja e integra el fenómeno de movilidad en el sector social y ciudadano.		Leve de desarrollo sostenible y vinculación de la Ley de Tránsito.	Fotos y videos de encuentro para integrar y vincular propuestas.	Desconocimiento de grupos o sectores que se sientan afectados en sus intereses. Construcciones de grupos sociales.	Desconocimiento de grupos o sectores que se sientan afectados en su beneficio.	Armonizar leyes y decretos de la Ley de Movilidad Sostenible del Estado de Michoacán.	Acuerdo para la movilidad con consejos ciudadanos municipales.	Grupos o sectores que se sientan afectados en sus intereses. Construcciones de grupos sociales.	Acuerdo para la movilidad con consejos ciudadanos municipales.		Campanas de toma de conciencia al transporte público.	Programa de impulso al transporte público.	Reducir muertes de tránsito.	
															Plan Estatal de Movilidad.	Generación de información que faciliten la infraestructura.	Reducir contaminación.	
VIVIENDA	Existe una colonia llamada Villas del Pedregal que es la más grande de las colonias que no cuenta con suficientes vías de comunicación y las educativas.	En el estado de otras colonias similares de gran afluencia de vivienda urbano y condiciones óptimas que faciliten la movilidad del motorizado.	La gente se percibe inseguridad en la movilidad de las colonias que no cuentan con un gran proyecto de transporte público o privado.	No existe un proyecto viable porque es una ciudad dormitorio.		Regulación de desarrollo urbano.	Reconstrucción de desarrollo urbano.	Existe la posibilidad de que se opongan grupos sociales.	Existe la posibilidad de que se opongan grupos sociales.	Revisar la Ley de Movilidad Sostenible.	Referencia la Ley de Desarrollo Urbano para incluir la movilidad sostenible.				Asesorar el uso de suelo mixto.	Generar empleos a través de inversión pública y privada.		
ESPACIO PÚBLICO	Acceso universal en oficinas públicas, vivienda, transporte público.	Desarrollo de áreas verdes en zonas públicas y mantenimiento del sistema de agua.	Escasa atención o nula.	No venta. Código de Desarrollo Urbano relacionado con áreas verdes.		Implementación de programas de inclusión social como en la Ley de Movilidad Sostenible.	Implementación de programas de conservación de áreas verdes. Garantizar en áreas verdes cumplimiento o del uso adecuado de estas áreas.	Toca intereses de monopolios de construcción y desarrollador es.	Alterar el patrimonio histórico.	Ley de Movilidad y Vigilancia de la Ley de Protección al Medio Ambiente para un efectivo acceso universal.	Reformas al Código de Desarrollo Urbano para el uso de las vías y los espacios públicos.				Campanas permanentes de concientización.	Campanas de apropiación de espacios públicos.	Número de accidentes disminuidos.	Número de áreas verdes, áreas recreativas y deportivas.
CAMBIO CLIMÁTICO	Educación para el cambio y para la movilidad activa.	Infraestructura verde y para la movilidad activa.	La Ley de Protección al Medio Ambiente está incompleta, no aborda temas de educación de educación.	NOM-036 para se aplica pero no fomenta la movilidad y mitigación del cambio climático.	Si tenemos leyes que impulsen programas de educación para el ambiente y movilidad sostenible, podemos mitigar el cambio climático.	Promover estrategias de infraestructura verde y transporte activo para mejorar la calidad del ambiente y mitigar el cambio climático.	Incumplimiento de programas en medio ambiente y movilidad sostenible. Infraestructura a y de movimiento activo.	Mala implementación de la infraestructura verde.	Resistencia al cambio de parte de la ciudadanía.	Norma Estatal de Diseño de Calles y regulación del transporte público, bicicletas, skateboarding y pato.	Actualización de la Ley para el uso de Medio Ambiente.			Concientización del ambiente.	Concientización del ambiente.	Operadores de nuevos usuarios de transporte público.	Perímetro de zonas urbanas a las áreas verdes.	
ESPACIO PRODUCTIVO	Crear incentivos que permitan promover un estilo de vida urbana centrada en diferentes modos de transporte, ya sean motorizados (incluyendo bicicletas y seguro de vida).	La capacitación de espacios productivos en Lázaro Cárdenas, se carece de distintos modos productivos.	Necesario que se regule en la ley.	Su funcionamiento está pendiente.		Modificar la Ley de Comunicaciones del Estado para la regulación de microtrans.	Impulso a la producción en medio ambiente.	Intereses empresariales económicos sobre el desarrollo sostenible.	Intereses económicos sobre el desarrollo sostenible.	Ley de Tránsito y Vigilancia del Estado de Michoacán de Occampo.	Ley para el Desarrollo Competitividad de la micro, pequeña y mediana empresa.			Participación de diversos actores en la toma de decisiones.	Incentivos, descuentos, financiamientos a empresas sustentables.	Aumento de tarifas en comparación al transporte tradicional.	Empleos generados.	

cap  
Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	Política Pública 1	Política Pública 2	Métrica 1	Métrica 2
MOVILIDAD	El exceso de transporte público, requiere aumentar la oferta de transporte público.	Modernizar y mejorar el transporte público, porque la seguridad afecta el uso de ellos.	El gobierno licencia puede manejar transporte público.	Por ley debe buscar crédito con empresas.	Operativos en el transporte público.	Programas para mejorar transportistas.	Registro de transporte.	Programa de transporte.	Ciudadanos no acuerdan en perder su vehículo del transporte ilegal.	Concesionario en carretera y pagan que el cubrir el crédito.			Ley de Movilidad de una movilidad digna y segura a la vez, impulsar el desarrollo de los concesionarios.	Ley de intercomunicación de los asentamientos humanos.	En coordinación con el gobierno celebrar convenios para la renovación del parque vehicular de los concesionarios, lograr la modernización del transporte público.		Se genera un flujo de los vehículos que circulan en el Estado, con certeza jurídica y seguridad a los concesionarios y usuarios.	
	Regulación de asentamientos humanos en zonas de alto riesgo.	Modernización de acceso a colonias.	El gobierno licencia cambiar de lugar.	Hacer cambio de terreno con ayuda de privados.	Instalar municipal para regular asentamientos.	Mazos de obra local para mejorar caminos.	Verificar bien.	Interconectar de viviendas.	Quitar personas que se quieren mover.	Falta de recursos.			Desarrollo Urbano.	Ley de intercomunicación de los asentamientos humanos.	Apoyo para las personas que se quieren mover a una zona más segura y a un transporte y vías de calidad.		Cuántas personas viven en zonas de alto riesgo antes de la implementación de la política pública.	
ESPACIO PÚBLICO	Reducir contaminación visual.	Regulación de edificaciones.	Se estableció no permitir más de 3 niveles.	No se atiende.	Prohibición de vehículos motorizados.	Regular el uso y acceso a estacionamientos.	Menos publicidad en las calles.	Se perdería ingresos y movilidad de privados.	Que no hay cultura de respeto a la vida.				Ley de regulación de publicidad de espacios públicos.	Reforma a la Ley de Asentamientos Humanos y Ordenamiento Territorial y Urbano del Estado.	Campañas de reconocimiento de las zonas públicas, ayuda a una mejor visión y calidad de vida.		Cuántas bucatas se logran de autos.	
																	Cuántas personas utilizan otro medio de lugar de autos.	
CAMBIO CLIMÁTICO	Disminuir emisiones de CO2	Reducir el uso de transporte privado.	No se atiende.	Citibus.	Enseñar el uso de vehículos motorizados.	Incentivar el uso de bicicletas.	Por una mejor calidad del aire.	Más bicitaxi.	Todos prefieren salir en coche.	Molesta de transportistas.			Ley de inclusión de vehículos.	Ley de fomento a la diversificación de transporte.	Política pública que garantiza la reducción de emisiones de CO2 por medio de un mecanismo de incentivos en la actualización de las concesiones y renovación de placas, correlacionando las mismas en caso de incumplimiento.			
ESPACIO PRODUCTIVO	Creación de espacios inclusivos.	Asignación de saturación a la movilidad.	Beneficiarios con acceso.	Estacionamientos exclusivos.	Creación de más espacios públicos inclusivos.	Desdoblamiento.	Asignar zonas urbanas.		Que la gente no respalde e invada espacios.	Que las personas vuelvan al lugar de trabajo en retiro.			Ley de inclusión de vehículos.					



# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	POLÍTICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
MOVILIDAD	El servicio de transporte público no está integrado y no es eficiente porque los usuarios son excluidos. Por términos onerados, el costo es alto.	Las banquetas son pequeñas e ineficientes, excluyentes y no están atibolladas.	No se atiende	No se atiende	Transporte rápido, eficiente, planeado en centros cinérficos.	Todas las banquetas sean de 4 metros de ancho y atibolladas con rampas.			Resistencia de transportistas al permisionario s.	Inconformidad de automovilistas s.	Das líneas en 5 años.	20% de presupuesto para transporte público en 5 años.	20% de presupuesto para banquetas en 4 metros y atibolladas en 10 años.	Ley de Movilidad Estatal para planeación de transporte público.	Reglamento Estatal sobre Construcción de Banquetas.	Implementar impuesto a los autos.	Incentivos fiscales e inversiones.	Indicador de transporte público integrado e eficiente de recursos de conectividad a nivel estatal, metropolitano, o, conurbado y urbano.	Indicador de inversión en banquetas (porcentaje de recursos de inversión municipal, metropolitano, o, conurbado a banquetas de ancho y atibolladas).
VIVIENDA	Vivienda en zonas consolidadas de la ciudad las personas excluidas de servicios	Vivienda con priorización espacial de acuerdo con la ley universal. Hay casos en los que las cocheras representan el 30% del espacio de una vivienda.	La normativa es desigual en municipios excluidos, lo que promueve la construcción de vivienda en zonas alejadas a los centros de trabajo y/o servicios de	El permiso de construcción es generalizado, ajeno al territorio y a la planeación.	Núcleos urbanos consolidados libres de vehículos particulares.	Carta urbana que define cada parte del territorio, identificando las características naturales, sociales, geográficas.			Espacios públicos ocupados por los coches.	No se toman en cuenta las zonas de riesgo.	En un año, identificar al menos 10 zonas factibles a consolidar.	En un año, elaborar un reglamento sobre licencias de construcción.	Consejo municipal de Ordenamiento Territorial, norma técnica complementaria para el diseño arquitectónico.	Reformar de la carta urbana, programas y licencias de construcción.	Sanctionar la falta de seguimiento.		Reducción en el porcentaje de ocupación del territorio.	Disminución en los índices de contaminación.	
ESPACIO PÚBLICO	Generación de espacios públicos suficientes en áreas caminables.	Recuperación del espacio público porque el existente no es accesible, seguro, habitable.	No se atiende	No se atiende	Que todas las áreas públicas de espacio verde caminando.	Apropiamiento de espacios públicos donde se fortalezca el tejido social.			Nulo	Mala planeación del espacio público.	Mejorar la calidad de las banquetas con base en la normatividad aplicable y comando en cuenta el manual de calles de SEDATU al menos en 12 años.	Asignación de recursos municipales, estatales y públicos.	Creación de una política pública que favorezca el espacio público en 1 año.	Crear una política estatal para el mantenimiento y rehabilitación del espacio público.	Establecer un programa de evaluación y asignación de recursos para el espacio público en 1 año.	Crear un programa de presupuesto para la debida ejecución de los recursos asignados.	Creación de espacio público construido y rehabilitados por año.	Creación de espacio público construido y rehabilitados por año.	

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Mejores rutas de transporte ya que actualmente hay muchas pero no cubren la necesidad de los usuarios, están mal diseñadas.	Micromovilidad: implementar mecanismos de movilidad que facilite a la gente su transporte (última milla).	Reuniones con concesionarios para optimizar las rutas y mejorar la calidad del servicio por parte del Gobierno Estatal.	Autorizan construcción de empresas sin estudio de vivienda.	Generar un sistema concesionario metropolitan o basado en estudio de movilidad laboral, educativa con horarios y rutas, establecidas pensando en la necesidad cotidiana de la gente.	Sistema de micromovilidad particularizado.			Amparos, protestas y resistencia al cambio por parte de los transportistas actuales.	Los empresarios no cooperan ni invierten.	Acuerdo con concesionarios para la sistematización de rutas en un año.	Creación de programa "calle productiva" para que en 2 años las avenidas alrededor de las empresas se unan al tránsito público con estacionamiento, zonas de ascenso y descenso con los sistemas de micromovilidad ad.	Reforma a la Ley de Transporte para el Estado de Puebla donde incluya los estudios de movilidad externos para la implementación de rutas.	Reglamento Estatal de Carreteras Productivas solo aplicable para las empresas.			Programa de espacio público implementado (número de acciones atendidas del programa en un año).	
<b>ESPACIO PRODUCTIVO</b>			Falta un estudio real para la saturación de rutas.	La vivienda va a la empresa ya la ciudad crece mal.	EMPRESH-MOVILIDAD genera calidad de vida.	Eficiente conexión de transporte público y movilidad.			Eliminar el exceso de contaminación y demasías rutas.			Firma de convenio con el gobierno estatal y municipal en dos años para la cooperación y vigilancia de las calles productivas.	Las avenidas y banquetas tienen problemas con las conexiones respetando el sistema de conexión de transportes.	Establecer un Consejo de Carreteras Productivas integrado por órganos gubernamentales y asociaciones civiles que vigile y certifique la factibilidad de nuevas rutas, evalúe la calidad del servicio y la eficiencia de las rutas existentes.	Generación del Manual de Carreteras Productivas.	Índice de calidad del servicio público, mide aspectos internos y externos de las unidades, incluyendo atención y calidad del operador, tiempo de espera de la línea y tiempos de traslado.	Mejor calidad de vida en trabajos (operadores).	
			Falta de comunicación de municipios y normativa						Ahorrar tiempos a ciudadanía en trayectos diarios.						Entregable a empresas que sea obligatorio para aperturas y construcción de instalaciones y naves.	Índice de efectividad del transporte público: mide el tiempo promedio de espera, la construcción de transbordos y naves.	Aumento de calidad de vida reduce tiempos de conexión y aumenta la salud mental.	
			Plan de calles con visión.													Seguridad laboral.	Reducción de asaltos a empleados por el cambio de banquetas y el uso de nuevos sistemas de micromovilidad ad.	

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad  
 NUEVO LEÓN Y ESTADO DE MÉXICO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
MOVILIDAD	Acceso sexual contra el transporte público.	Regulación de regulaciones por zonas y barrios.	El E/Mujeres NL, la respuesta a la ANCM, derivado de esto se implementa Capacitación a operadores y funcionarios en atención al acceso sexual contra mujeres y niñas.	Están regulando y pueden dar a O de la ONU Mujeres, dirigida a hombres, desnormalizar el acceso sexual hacia mujeres.	Incorporar en la normativa de NL. Capacitación en materia de género particularmente de prevención y respuesta al acceso sexual contra mujeres y niñas en transporte público.	Registrar a todos los operadores (taxi y plataformas) por seguridad y por mismo esquema de prevención de tribulación.			Falta de regulación y compromiso de las autoridades involucradas en atender el acceso sexual y niñas en el transporte público.	Año no previene la seguridad por parte del Estado hasta la incidencia y sancionar.	Demorar la cantidad de transporte público a menos del 15% del Estado.	Con la regulación se establece un protocolo entre los operadores de plataformas, taxis y usuarios.	Código Penal de NL para el acceso sexual en el transporte público.	Reconocimiento de la importancia de las infracciones con topes de 500 pesos y multas de hasta un máximo de 300 salarios mínimos para las personas que cometan estas infracciones e irregulares.	Establecer esta medida en la Ley de Movilidad para atender los casos de acceso sexual en el transporte público.	Ignorar multas entre otros de transporte actualizarse regular.	Porcentaje de infracciones y sanciones por partes particulares. Violación de género.	No a los operadores ni personas que muchos son rencores.	
VIVIENDA	Falta de servicio de transporte.	Vivienda con diseño arquitectónico.	No está trabajando con autoridades de Movilidad.	No se atiende.	Que la ley incluya el contenido de taxi de sitio.	Prohibición en la construcción de mini casas.			Que ya hecha el transporte, las validades están en mal estado.	Que aumente la vivienda de la vivienda.	Que se modifique la ley de movilidad del Estado.	Que se desarrolle urbano.	Que se modifique el Código Penal de NL para el acceso sexual en el transporte público.	Que se modifique el Código Penal de NL para el acceso sexual en el transporte público.	Apoyar al transporte con incentivos fiscales y la vivienda.			Número de casas abandonadas.	Número de conflictos entre vecinos.
ESPACIO PÚBLICO	Deficiencia en infraestructura peatonal.	Inseguridad en el espacio público.	No se atiende.	Falta de infraestructura de género.	Continuar con el desarrollo, seguir con la implementación de universal.	Defensa de la implementación del diseño urbano con vigilancia.			No respetar o no cumplir con los cambios.	Resistencia a la implementación de género.	Reducir el número de peatones.	Reducir el número de espacio público en horario nocturno.	Modificar la Ley de transporte en desarrollo urbano.	Por Municipalidad de Desarrollo Urbano para modificar el tamaño mínimo de las viviendas.	Aumentar la superficie peatonal en el espacio público.	Sensibilización de la ciudadanía en el espacio público.	Número de accidentes de tránsito.	Indicador de espacios públicos y verdes.	
CAMBIO CLIMÁTICO	Ineficiencia energética uso de combustibles fósiles.	Falta de incentivo vehicular con alternativas o impuestos.	Ley de Transición Energética es vinculante a los objetivos 2030.	No se atiende.	Reformar la Ley de Transición Energética.	Tasa o de IVA sin impuestos especial como ISAN o EPS.			Incapacidad financiera de los operadores de gobierno para su implementación.	El combustible alternativo no atiende la energía más limpia.	Transferir al transporte público a la agenda 2030.	Convertir el 50% anualmente del transporte en infraestructura.	Ley de Transición Energética.	Reformas a la Ley del IVA, ISR.	Creación de un instituto regional o intermunicipal para la transición energética.	Inversión estatal en infraestructura que genere energía solar y distribución del gas.	Porcentaje de transición energética tras la reforma.	Medición de calidad del aire en metrópolis.	
ESPACIO PRODUCTIVO O	Contar con PMDUs que ya no zonifican espacios productivos.	Horarios escalonados para diferentes actividades productivas.	Acciones de la PMDUs no contienen uso de agua limpio.	Las actividades se realizan en horas que provocan congestión o vehicular.	Incluir una tabla de comparabilidad de horas de trabajo, para acordar prioridades y actividades con la vivienda.	Asignar diferentes horas de entienda y/o salida para usuarios de horas pico.			Se mantienen usos de suelo que provocan congestión y vulnerabilidad a los habitantes.	Al separar actividades con enfoque de género, se priorizan alternativas.	Actualizar los PMDUs con zonas de uso de actividades productivas para el año 2025.	Demorar los tiempos de horas pico, en un 30% en el transcurso de un año.	Convenio intermunicipal para considerar a nivel regional.	Acuerdo intermunicipal para considerar a nivel regional.	Creación de un instituto regional o intermunicipal para la transición energética.	Programa metropolitano para modificar horarios, las promueven los ajustes de horarios.	Número de PMDUs actualizadas en comparabilidad de horas pico.	Número de unidades de transporte que circulan fuera de horas pico.	

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
											Reordenar el 50% del espacio público para el año 2025.	Ampliar los horarios de los planteles en un año.					Superficie del espacio público que cambie con la asignación de usos de suelo.	Tiempos de espera en el número de usuarios.
																		Porcentaje de carga que se transporta en los diferentes modos.



Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
MOVILIDAD	Una ley de movilidad inclusiva.	Arquitectura congruente entre autoridades.	Mesas de trabajo con la Moción de Movilidad de NL con el sector de trabajo. Dictamen no se ha trabajado colectivamente.	Se han realizado mesas de trabajo para atender el fondo de la necesidad de una coordinación metropolitana.	Que comisiones convocadas para el desarrollo de la Ley de movilidad se reúnan y elaboren una propuesta colectiva de la ley.	Definición de obligaciones claras de cada nivel de gobierno.		Que termine el proceso de transporte, política de movilidad.	Falta de coordinación entre los niveles de gobierno.	Elaborar un proyecto de ley de movilidad inclusiva para el 2019.	Implementar políticas metropolitanas en materia de movilidad, en un plazo de 6 meses de credenciales institucionales necesarias.	Aprobar la nueva Ley de Movilidad con enfoque sistémico y prioridad en los usuarios.	Crear Ley de Movilidad Metropolitana.	Actualizar de Planes Municipales y Reglamentos de desarrollo urbano, movilidad y espacio público.	Actualización de Planes Municipales y Reglamentos de desarrollo urbano, movilidad y espacio público.	Porcentaje de ejecución de planes, reglamentos municipales en movilidad y espacio público.	Número de acciones que se han integrado a un plan de gobernanza metropolitana.	
		Gobernanza metropolitana.	Que las políticas de desarrollo para el espacio público se articulen y normalicen sobre movilidad.	Que las políticas de desarrollo urbano se articulen y normalicen sobre movilidad.	Que se priorice a los usuarios para el desarrollo de una Ley de movilidad inclusiva.	Que se contemplen obligaciones claras de cada nivel de gobierno.		Que las comisiones de movilidad no tengan un trabajo incluyente.	Iniciativas de los gobiernos, entre transportistas, privados por encima de los públicos y de forma integral.	Aprobar la nueva Ley de Movilidad en noviembre de 2019 para incorporar en el presupuesto de los estados y garantizar la aplicación de los cambios.	Implementar la nueva Ley de Movilidad en un periodo de 6 meses de credenciales institucionales necesarias.	Que las comisiones de movilidad no tengan un trabajo incluyente.	Deslindar de las comisiones de movilidad no tengan un trabajo incluyente.	Que se priorice a los usuarios para el desarrollo de una Ley de movilidad inclusiva.	Que se priorice a los usuarios para el desarrollo de una Ley de movilidad inclusiva.	Que se priorice a los usuarios para el desarrollo de una Ley de movilidad inclusiva.	Que se priorice a los usuarios para el desarrollo de una Ley de movilidad inclusiva.	Que se priorice a los usuarios para el desarrollo de una Ley de movilidad inclusiva.
		Vivienda asqueable en zonas céntricas equipadas.	Planes de desarrollo urbano a nivel municipal que tengan un impacto metropolitano.	No se atiende.	Actualización de los mecanismos para subsidio de vivienda.	Actualizar planes de desarrollo urbano, planeación y zona conurbada / municipal.		Especulación inmobiliaria que genere un impacto en la calidad de vida.	Que en 2020 no se continúe una sola vivienda periferia y se orientados a los habitantes originales de barrios tradicionales (distritos).	Crear una Ley de Vivienda que esté armonizada con la Ley de Asentamientos Humanos y Movilidad.	Contemplar el aumento de densidad en zonas con equipamiento y transporte público de manera ordenada a través de los habitantes originales de barrios tradicionales (distritos).	Con base en el inventario de vivienda del INEGI, aumentar con equipamiento y transporte público de manera ordenada a través de los habitantes originales de barrios tradicionales (distritos).	Con base en el inventario de vivienda del INEGI, aumentar con equipamiento y transporte público de manera ordenada a través de los habitantes originales de barrios tradicionales (distritos).	Planes de desarrollo urbano, planeación y zona conurbada / municipal.	Planes de desarrollo urbano, planeación y zona conurbada / municipal.	Cantidad de viviendas adquiridas a través de créditos de vivienda social en pagueros que se incorporen a programas de vivienda pública.	Aumento de densidad habitacional en zonas con equipamiento y transporte público.	
	VIVIENDA			No se atiende.	No hay una política pública en materia de vivienda que permita financiar pero no se regula. Queda a disposición de la iniciativa privada.	No se atiende.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.		Deficiente infraestructura de transporte que genere un impacto en la calidad de vida.	Centricación	Soluciones de diseño urbano.	Maquillar el espacio público con unidades de vivienda que no abordan el problema de forma integral.	Que la Ley de Movilidad considere el espacio público en la infraestructura de la movilidad.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.
ESPACIO PÚBLICO			Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.		Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.
CAMBIO CLIMÁTICO			Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.		Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.
ESPACIO PRODUCTIVO			Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.		Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.
	Homeoffice.		Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.		Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.	Que se contemple la movilidad en el desarrollo urbano como un eje rector integral.

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	POLÍTICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
MOVILIDAD	Un mandato jurídico que integre la movilidad urbana, vivienda, espacio público, ordenamiento territorial y visión climática; desde un enfoque de derechos; contando con herramientas de monitoreo.	Que la planeación urbana responda a los principios de desarrollo orientado al transporte, visión del suelo y seguridad vial.	Tenemos un marco jurídico que no responde al derecho a la movilidad. Inconsistencia entre leyes y esta desactualizada; además, contiene varios vacíos legales, por ejemplo, la Ley de Movilidad Clara.	El crecimiento urbano se da con base en la estabilidad del suelo y/o planeación que considere la movilidad.	Crear y ordenar el marco regulatorio con una estrategia municipal que desarticule urbano y articulado a la movilidad.	Adecuar todos los instrumentos de planeación urbana a los DOTS y Visión CERRO			Que el marco regulatorio y los instrumentos de planeación urbana respondan al interés privado.	Que las instituciones públicas respondan ante al nuevo marco regulatorio.	Caracterizar la conectividad y la accesibilidad a la ciudad sostenible y segura en el plazo de 4 años (por lo menos un avance de 60%).	Crear las instituciones para la gestión de la movilidad urbana en un plazo mínimo de un año.	Ley Estatal de Movilidad con Perspectiva de Género. (LMDU)	Planes estatales de directores de movilidad (LMDU)			Política de desarrollo urbano y movilidad. Política de uso del automóvil.	Porcentaje de cobertura de servicios en nuevos desarrollos.	Porcentaje de autos con accesibilidad, porcentaje de personas con discapacidad para personas con discapacidad.
VIVIENDA	Desarrollo de regimenes de condominio no genera justicia en el acceso a la vivienda en la ciudad.	El derecho a la vivienda está desvinculado al derecho a la ciudad.	Instrumentos jurídicos desarticulados que no precisan en forma clara el acceso y desarrollo de una zona de vivienda urbana.	La política de vivienda no se vincula con la política de movilidad urbana.	Regular la propiedad en condominios con base en un modelo de vivienda que permita desde la justicia de acceso para quienes no pueden acceder a la vivienda urbana.	Generar un plan de logística urbana que atienda la reducción de distancias y tiempos, acercando la vivienda a los usuarios.			Falta de comprensión de los impactos de la especulación de suelo y la violación del derecho a la vivienda.	La especulación de suelo aumenta los costos de vivienda, violando el derecho a la vivienda.	Formular un plan de continuidad de la estructura urbana en el derecho a la ciudad en un plazo máximo de dos años.	Evitar el crecimiento disperso y desconectado de los tiempos de traslado de 40 minutos.	Ley estatal de asentamiento, ordenamiento territorial y desarrollo urbano.	Ley estatal de vivienda con aplicación municipal y vinculación con la Ley General de Asentamiento y desarrollo urbano, garantizando la vivienda como un derecho humano con políticas que orienten el desarrollo de la vivienda a las necesidades de la población.	Campaña de incentivos a los desarrolladores inmobiliarios para activar zonas de vivienda en relación a la accesibilidad, y desarrollo de transporte público y servicios.	Una calculadora virtual que evalúe las características de vivienda en relación a la accesibilidad, y desarrollo de transporte público y servicios.	Nivel de accesibilidad y permeabilidad de zonas de vivienda en simuladores de movilidad urbana.	Reducir los tiempos de traslado en transporte público y privado, y reducir el número de viajes en automóvil.	

**Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad**  
YUCATÁN



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
		Localización estratégica. La vivienda se ve como un producto y no como un derecho por lo que se debe a la accesibilidad y financiamiento urbano.									Articular el marco jurídico entre planeación, desarrollo, regulación, crecimiento y plan de continuidad urbana en un plazo de 3 años.	Diseñar una herramienta jurídica para la implementación del estudio, evitando el crecimiento y reduciendo el área para urbanizar en un plazo no menor a 10 años, orientando la ocupación del interior de la ciudad.				Aumentar la permeabilidad de la urbana para que las banquetas y banquetas cuenten con una estructura urbana pensada desde la movilidad.	Porcentaje de inversión de multimodalidad para las banquetas y banquetas. CPTDANs, y fomento de infraestructura.	
											Generar en un plazo de 10 años un patrón de continuidad urbana.					Captación de plusvalías para el financiamiento de infraestructura de movilidad.	Reducción del costo de traslado por familia en grupos que destinan menos del 30% de su ingreso al transporte.	
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Iluminación vial y peatonal en parques, plazas, áreas de seguridad, obstáculos o comercio informal.	Se necesita una normativa que permita que los espacios públicos sean eficientes y accesibles en las banquetas de las zonas consolidadas (libres de obstáculos).	Se reporta al área de desarrollo municipales mediante internet o vía telefónica.	Se prioriza a los nuevos desarrollos inmobiliarios y no se presta atención a las zonas consolidadas.	Un mapeo de todos los servicios que se integran en los bancos públicos en las banquetas teniendo como objetivo la disminución de obstáculos.	Elaborar una norma en la que se integren los servicios públicos en las banquetas teniendo como objetivo la disminución de obstáculos.			Asaltos, robos, basura e inseguridad.	Resistencia de los habitantes a molestias en la sociedad.	Disminuir las zonas de riesgo en las banquetas que tengan lámparas quemadas en el mediano plazo.	Mejorar las banquetas de la característica de accesibilidad universal por etapas en las zonas consolidadas.	Actualización y aplicación del manual de iluminación vial de la SCT	Actualizar el marco normativo de los tres niveles de gobierno alineado al manual de calles de SEDATU.	Campaña estatal y municipal para que los ciudadanos reporten luminarias quemadas/afectadas.	Priorizar los proyectos de mantenimiento de la infraestructura de las banquetas para el financiamiento de los programas.	Porcentaje de luminarias atendidas y reparadas.	Banquetas que cuenten con lámparas restauradas y adaptadas al Manual de Calles de SEDATU.
											Mejorar y colocar nuevos tipos de iluminación.	Acceder a recursos estatales y municipales para el mejoramiento de la infraestructura.	Actualización y aplicación del manual de iluminación de la CFE.			Redistribuir el presupuesto al mejoramiento de las banquetas.		
											Instalación de postes de acuerdo con la vegetación.		Programa estatal de mejoramiento urbano.					
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Reducción de emisión de contaminantes por vehículos motorizados que afectan la calidad del aire.	Más espacios públicos con áreas verdes que permitan la reducción de altas temperaturas para beneficio de la sociedad.	Actualmente existe normativa relacionada con la verificación vehicular y se están implementando programas de verificación parcial.	Actualmente existe normativa municipal que regula las áreas verdes.	Debería existir un programa de verificación vehicular que permita la revisión de la totalidad de los vehículos y equipos de calidad para lograr el objetivo.	Debe buscar mayor porcentaje de áreas verdes en los desarrollos urbanos, espacios públicos buscando que las especies sean adecuadas para brindar sombra.			Generación de un gasto para el ciudadano y el empresario, que se integre al programa de verificación y el posible retiro de vehículos, sobre todo del transporte público.	La generación de basura, el daño a la infraestructura vial y a las banquetas, la desmedida por desmedida del aire.	Mejorar los equipos que permitan realizar una adecuada verificación para garantizar la calidad del aire.	Elaboración de guía de arbolado y la armonización normativa en materia de arbolado. Estado.	Protección al Medio Ambiente de aplicación estatal. Ley de aplicación del Reglamento de Tránsito. Los móviles deberán someterse a la verificación vehicular de forma obligatoria.	Ley de Desarrollo Inmobiliario y Ley de Fraccionamiento y las propuestas de fraccionamientos y las obras públicas o aprobadas deberán ser construidas tomando en cuenta los estándares de arbolado de conformidad con la Ley.	Campaña estatal para reverter el fomento de la cultura ambiental.	Medición de la calidad del aire.	Número de árboles plantados / reducción de la temperatura / arbolado.	



Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2		
MOVILIDAD	Fomento al uso de zonas centrales motorizadas, porque generan saturación de calles y contaminación.	Impulsar el uso de la educación, de cómo usarla y cómo construirla.	Se construyen ciclistas, pero de incentivos se pagan, pero de incentivos se pagan, pero de incentivos se pagan...	El manejo de la vía pública, caso de las banquetas, solo se limita al alumbrado sin adelantarse a la corrección o mantenimiento funcional.	Dar incentivos en áreas que introduzcan medios de transporte no motorizados.	Educación vial y de banquetas, desde la educación al usuario que circula en otros modos para evitar su inversión.		Mayor seguridad con vehículos con menor seguridad.	Mayor seguridad con vehículos con menor seguridad.	Exposición a las necesidades de vehículos eléctricos no compatibles con la red eléctrica.	Exponer a las necesidades de vehículos eléctricos no compatibles con la red eléctrica.	Implementar en los programas de educación vial urbana que enseñe como usar y manejar por la vía pública.	Manual de manejo que establece los parámetros para generar normas como las regulaciones para su correcto uso.	Establecer en el Plan de Desarrollo Urbano el título "Del transporte" como la Ley de Movilidad Quintana Roo un artículo que señale "para el uso de bicicletas eléctricas, se prohíbe el uso por concepto de revista, vehicular".	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Implementar medios de transporte sustentable, uso de la vía pública.	Campaña de uso de bicicletas eléctricas.	Medida de recuperación de número de bicicletas eléctricas.	Recuperación de número de bicicletas eléctricas.	
				Falta educar y normal el uso.							Incrementar el uso de bicicletas eléctricas en un 5% de forma anual.	Evitar la inversión de la bicicleta eléctrica en un máximo de 2 años.			Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Campaña de uso de bicicletas eléctricas.	Número de bicicletas eléctricas.	Porcentaje de la inversión en las vías recuperadas.		
VIVIENDA	Mejorar la condiciones de las viviendas periféricas porque en la actualidad se atienden a las necesidades de los menos favorecidos.	Se está trabajando en la implementación de un sistema integral de transporte público en la zona periférica por periferia.	Permite la continuación de las viviendas en zonas periféricas sin infraestructura.	Atender las necesidades de la movilidad a través de la implementación de programas sociales.	Expulsión de la población del suelo urbano.	No cubrir con todas las necesidades de la movilidad.	Identificar la necesidad de servicios periféricos en zonas periféricas que el municipio no tiene capacidad de atender.	Actualizar el Plan de Desarrollo Urbano con el reforzamiento de zonificación, ordenamiento territorial y asignación de recursos para la población de zonas periféricas y expropiación de mas suelo.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.	Compañía de transporte de bicicletas eléctricas.
ESPACIO PÚBLICO	Falta de infraestructura para espacios públicos y privados.	Se construyen ciclistas, pero de incentivos se pagan, pero de incentivos se pagan...	Reconocer esta necesidad de infraestructura para espacios públicos y privados.	Destinar fondos federales, estatales y municipales para el desarrollo de un sistema integral de ciclovías.	Podría existir conflicto entre el transporte de automóviles (taxistas) y ciclistas.	Mejorar la seguridad para reducir en un 50% el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.	Disminuir el número de accidentes de tránsito a ciclistas, en un año de implementación de ciclovías.
CAMBIO CLIMÁTICO	Nuevos proyectos de desarrollo urbano en zonas periféricas y/o industriales.	Falta de equipamiento en zonas periféricas y/o industriales.	Se integran al sistema de transporte público, motocicletas y bicicletas.	Se hace el equipamiento exclusivamente en la zona inmediata al centro urbano, considerando las vías de acceso.	Planear nuevos desarrollos industriales e integrando el equipamiento urbano adecuados para la movilidad sostenible.	Mayor seguridad en la circulación de transporte público, motocicletas y bicicletas.	Planear nuevos desarrollos industriales e integrando el equipamiento urbano adecuados para la movilidad sostenible.	Mayor seguridad en la circulación de transporte público, motocicletas y bicicletas.	Planear nuevos desarrollos industriales e integrando el equipamiento urbano adecuados para la movilidad sostenible.	Mayor seguridad en la circulación de transporte público, motocicletas y bicicletas.	Planear nuevos desarrollos industriales e integrando el equipamiento urbano adecuados para la movilidad sostenible.	Mayor seguridad en la circulación de transporte público, motocicletas y bicicletas.	Planear nuevos desarrollos industriales e integrando el equipamiento urbano adecuados para la movilidad sostenible.	Mayor seguridad en la circulación de transporte público, motocicletas y bicicletas.	Planear nuevos desarrollos industriales e integrando el equipamiento urbano adecuados para la movilidad sostenible.	Mayor seguridad en la circulación de transporte público, motocicletas y bicicletas.	Planear nuevos desarrollos industriales e integrando el equipamiento urbano adecuados para la movilidad sostenible.	Mayor seguridad en la circulación de transporte público, motocicletas y bicicletas.	Planear nuevos desarrollos industriales e integrando el equipamiento urbano adecuados para la movilidad sostenible.	

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
<b>MOVILIDAD</b>	Mejorar la accesibilidad de la movilidad en las ciudades, como es el caso de las personas con discapacidad y personas mayores.	Nuevas rutas de transporte eficiente y accesibilidad a zonas y centros educativos y laborales.	Se necesita tener un transporte eficiente y accesible.	Se han desarrollado alternativas de transporte que mejoran la accesibilidad.	Normalización en el uso de la movilidad.	Alternativas de transporte que mejoran la accesibilidad a partir de una cultura de todos los tipos de usuarios.			Resistencia de los usuarios a los cambios de movilidad.	Resistencia de los usuarios a los cambios de movilidad.	Que los ciudadanos puedan moverse de manera eficiente y segura.	Ciudadanos seguros y saludables.	Reglamento de tránsito que regula el uso de la movilidad.	Norma que regula el uso de la movilidad.	Campaña de difusión de la movilidad activa.	Campaña de difusión de la movilidad activa.	Número de usuarios que utilizan la movilidad activa.	Número de usuarios que utilizan la movilidad activa.
<b>VIVIENDA</b>	Centro de desarrollo urbano y vivienda.	Facilidad y accesibilidad al transporte público.	Se atiende con el transporte público.	Las rutas de transporte público son eficientes y accesibles.	Establecer políticas de vivienda que mejoren la accesibilidad.	Cambiar el trazado de las rutas de transporte público para que sean más eficientes y accesibles.			Si hay mala gestión de los espacios públicos se reduce la accesibilidad.	Si hay mala gestión de los espacios públicos se reduce la accesibilidad.	Con base de análisis de los espacios públicos se mejoran las condiciones de vida en las zonas ya desarrolladas.	Reordenar las rutas de transporte público para que sean más eficientes y accesibles.	Reglamento de tránsito que regula el uso de la movilidad.	Norma que regula el uso de la movilidad.	Programa de vivienda que promueve la movilidad activa.	Programa de vivienda que promueve la movilidad activa.	Creación de vivienda mixta y horizontal.	Efecto/Número de usuarios que utilizan la movilidad activa.
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Falta de espacios públicos que promuevan la convivencia.	Banquetas amplias para personas con discapacidad.	Se construyen más espacios de convivencia.	Las nuevas acciones si cumplen con los requerimientos.	Crear más espacios públicos de convivencia.	Ampliar las banquetas de las banquetas para que sean más accesibles.			Que los espacios públicos no se vean afectados por la falta de mantenimiento.	Mantenimiento de los espacios públicos para que sean más seguros.	Constar con espacios públicos accesibles en toda la ciudad y en zonas ya desarrolladas.	Mejorar las banquetas para que sean más seguras y accesibles.	Lej de Desarrollo Urbano / Las banquetas se mejoran para que sean más seguras y accesibles.	Lej de nuevos espacios públicos que mejoran la accesibilidad.	Foros abiertos para mejorar la legislación sobre espacios públicos.	Campaña estatal de promoción de espacios públicos.	Creación de vivienda mixta y horizontal.	Banquetas accesibles / Número de usuarios que utilizan la movilidad activa.
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Exceso de emisión de gases contaminantes de los vehículos.	Falta de vías para el tránsito de vehículos eléctricos.	Actualmente se controla el uso de los vehículos eléctricos.	No se cuenta con las suficientes vías para el tránsito de vehículos eléctricos.	Implementación de un sistema de control obligatorio de los vehículos eléctricos.	Creación de nuevas vías para el tránsito de vehículos eléctricos.			Resistencia de los usuarios a los cambios de movilidad.	Reducción de los gases contaminantes de los vehículos eléctricos.	Mejorar la calidad de vida en términos de seguridad.	Formular el uso de los vehículos eléctricos para que sean más seguros y accesibles.	Lej Estatal de Cambio Climático / Todas las acciones que mejoran la calidad de vida en términos de seguridad.	Lej Estatal de Vehículos / Todas las acciones que mejoran la calidad de vida en términos de seguridad.	Implementar programas de promoción de vehículos eléctricos.	Campaña de promoción de vehículos eléctricos.	Reducción de los gases contaminantes de los vehículos eléctricos.	Total de km recorridos por vehículos eléctricos en el medio ambiente.

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
CONSTRUCCIÓN DE SACACOCHECHAS	El gobierno no se busca el mercado a los productores y medios de transporte	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres	El gobierno no se presta más atención a las zonas más marginadas y zonas más pobres
ESPACIO PRODUCTIVO																			

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TABASCO - YUCATAN



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
MOVILIDAD	Infraestructura ociosa	Cruces peatonales que no se aprovechan por no utilizar puentes peatonales y aumentar el número de accesos al peatonaje.	No existe	Se construyen puentes peatonales elevados pero con otros cruce y que no se aprovechan por no estar pensados en los peatones.	Un sistema de multimodal que incluya una red de ciclovías y zonas de prioridad al peatón económica.	Cruces acompañados de pacificadores de tránsito para dar prioridad al peatón.			Falta de una regulación de tráfico que aumentaría el espacio de ciclovías y de prioridad al peatón.	Los sistemas de tránsito en las zonas urbanas no se aprovechan por no estar pensados en los peatones.	Lograr que el 50% de los puentes peatonales sean multimodales por medio de ciclovías y zonas de prioridad al peatón.	Construir con cruces peatonales elevados en los puentes actuales y próximos 3 años.	Modificación al artículo 100 de la Ley de Movilidad que establece como base la prioridad de movilidad sustentable.	Ley de Movilidad que establece como base la prioridad de movilidad sustentable.	Sanciones para que no se cumplan con el reglamento de tránsito que prioriza a los más vulnerables.	Programa Estatal de Seguridad / Seguridad vial que prioriza mediante fondos de tráfico al transporte público y privado.	Incremento del 10% de ciclovías.	Pases peatonales en zonas de prioridad al peatón (30 puentes peatonales con pasarelas).
			Busqueda de financiamiento.								Lograr que el 50% de las construcciones en el 20% de las zonas de prioridad al peatón.	Demorar el número de puentes peatonales en los próximos 3 años.	Modificación al artículo 100 de la Ley de Movilidad que establece como base la prioridad de movilidad sustentable.	Aprobar una Ley de Movilidad que establezca como base la prioridad de movilidad sustentable.	El uso de la ciclovía por parte de los usuarios a través de la bicicleta pública.	Aumento del 10% de puentes peatonales en zonas de prioridad al peatón.	Porcentaje de puentes peatonales que se construyan antes de 2025.	
CAMBIO			Fomento del uso de bicicleta.						Falta de un reglamento de tráfico que contemple la prioridad de movilidad.									
VIVIENDA	Transporte accesible, sostenible, fiable para ancianos y personas con discapacidad.	Los nuevos y viejos humanos se mudan y dentro no prevén facilidades para personas con discapacidad.	Se está mejorando la accesibilidad de movilidad humana, pero se necesita del apoyo de la ley de accesibilidad.	Por falta de atención a las personas con discapacidad.	Construir vías de prioridad al peatón que incluya una red de multimodal que incluya una red de multimodal que incluya una red de multimodal.	Buscar un sistema de multimodal que incluya una red de multimodal que incluya una red de multimodal.			Conflictos de tránsito que afectan la movilidad.	Que las personas con discapacidad tengan un espacio de prioridad al peatón.	Mejorar la economía de las zonas de prioridad al peatón.	Ayudar a la economía de las zonas de prioridad al peatón.	Implementar una Ley de Movilidad que establezca como base la prioridad de movilidad sustentable.	Ley de Movilidad que establezca como base la prioridad de movilidad sustentable.	Campañas sobre la movilidad activa (ciclismo, uso de bicicleta pública).	Construcción de la movilidad activa en zonas de prioridad al peatón.	4 de cada 10 personas con discapacidad que usan transporte público.	Para la mejora de la movilidad humana, tener el 80% de las personas con discapacidad que usan transporte público.
ESPACIO PÚBLICO	Incrementar espacio público y accesos.	Las calles deben permitir mayor uso público, banquetas, accesos, etc.	Accesos verdes son necesarios para mejorar la calidad de vida.	Falta de infraestructura que incluya una red de multimodal que incluya una red de multimodal.	Normar la inclusión de áreas verdes en los proyectos de desarrollo urbano.	Ampliar banquetas y áreas verdes en las zonas de prioridad al peatón.			Riesgo de que las personas con discapacidad tengan un espacio de prioridad al peatón.	Que las personas con discapacidad tengan un espacio de prioridad al peatón.	Normar el espacio público de las zonas de prioridad al peatón.	Incrementar el número de áreas verdes en las zonas de prioridad al peatón.	Incluir un 25% de áreas verdes en los proyectos de desarrollo urbano.	Adaptar las normas de construcción de edificios para que sean accesibles a las personas con discapacidad.	Sustentable. Dar a conocer al público los proyectos de espacios públicos.	Exención de impuestos para las personas con discapacidad que viven en las zonas de prioridad al peatón.		
CAMBIO CLIMÁTICO	Mejorar tecnologías de emisiones. No hay renovación de tecnologías de vehículos motorizados.	No hay incentivos para la renovación de tecnologías de vehículos motorizados.	Subsidio para vehículos híbridos.						Sostenibilidad ambiental.	Lograr que el 50% de los vehículos nuevos sean híbridos o eléctricos.	Lograr que el 50% de los vehículos nuevos sean híbridos o eléctricos.	Lograr que el 50% de los vehículos nuevos sean híbridos o eléctricos.	Ley de Egresos que establezca un porcentaje del presupuesto estatal de transporte público de bajas emisiones.	Exención de IVA en la compra de vehículos de bajas emisiones en el transporte público.				

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2		
ESPACIO PRODUCTIVO	Mejor la percepción actual genera zonas que concentran actividades y cuentan con facilidades adecuadas para el flujo vehicular.		No se está invirtiendo en infraestructura para desconcentrar esas zonas y crear nuevas zonas de comercio locales planeadas adecuadamente, lo que genera amplitud que solucionen la problemática.		Se está adecuadamente el desarrollo urbano, estableciendo una infraestructura que las empresas que utilicen formas alternativas de transporte para sus empleados.						Desarrollar un programa de recaudación local para generar ingresos que se inviertan en tecnologías del transporte público de baja emisión.		Establecer en la ley de movilidad un incentivo subsidio en tecnologías de baja emisión.		Promover el uso de tecnologías de motorizados para reducir la circulación de vehículos de combustión interna.					
									Tránsito congestionado en zonas de alto flujo vehicular.		Incrementar el uso de medios alternativos de transporte como la bicicleta en un 50%.		Adoptar la Ley de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Territorial.		Usar empresas empleadas entre sus vehículos compartidos.					Disminución del número de vehículos en la zona.
									Disminución de actividad comercial.				Adoptar la legislación para crear incentivos a empresas.		Usar sus flotas a empresas con mayor participación en el programa.					Disminución del tiempo de traslado del domicilio al lugar de trabajo.

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad  
BAJA CALIFORNIA SUR



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	POLÍTICA PÚBLICA MÉRICA 1	MÉTRICA 2
MOVILIDAD	Banquetas amplias y accesibles.	Transporte público digno, accesible y eficiente.	Banquetas se siguen construyendo de manera deficiente por falta de profesionalización en la toma de decisiones.	Transporte público: Operación empírica, no técnica. Políticas culturales en el mismo.	Banquetas: Atendiendo a los estándares nacionales e internacionales a los DDHH.	Transporte: Profesionaliza y despolitiza el control del beneficio de la mayoría de las personas y abatir las inercias y conductas arduas.	Buenas Banquetas.	Transporte público de vanguardia.	Banquetas: Invadir o se invaden o se distorsionan del original.	Transporte público: Conflicto de intereses, que se priorice al usuario por encima del usuario.	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	Banquetas: Revisión/actualización del marco normativo para tomarlo como base en la asignación de presupuesto de infraestructura.	Banquetas: Programa permanente de construcción/actualización de las banquetas con enfoque a Derechos Humanos y participación ciudadana.	Transporte público: Programa de mejoría del transporte que se enfoque a Derechos Humanos.	Censo de banquetas adecuadas y piazas de conexión en la zona urbana. Censo de banquetas adecuadas. Censo de banquetas con ajustes necesarios.	Reducción del número de rutas. Ampliación de la ruta. Incremento del número de usuarios.
	Falta vivienda social accesible intraurbana, ligada a cultura y mercado.	Ligar los asentamientos periféricos de satélites urbanos para reducir los costos y tiempos de traslado.	No existe ningún mecanismo que promueva la generación y planeación de vivienda social intraurbana. Obliga a adquirir vivienda periférica. Falta de alternativas.	No existe la regulación de fraccionamientos integralmente e incluso que limite los asentamientos y desarrollos inmobiliarios informales.	Deberían existir mecanismos finales de promoción y apoyo a la deducción de vivienda social y vertical de calidad. Tanto para ofertar.	Todos los asentamientos deberían estar planeados integralmente y con servicios, con antelación a su ocupación y con calidad comprometida a en los proyectos. No se permiten asentamientos o venta del suelo irregular sin apego a la planeación.	Actualización y armonización de normativa vinculada al Desarrollo Urbano.	Programa de promoción a la vivienda social y mixta intraurbana.	Profiteración de vivienda en serie de mala calidad. Sobrerregulación dificultando su implementación.	La especulación del suelo no permite esquemas sostenibles para vivienda social urbana. Contracción.			Ley de Desarrollo Urbano del Edo. BCS. Reglamento estatal de vivienda. Fideicomiso de vivienda social. Programa de vivienda social.	Programa de vivienda social y municipal. Programa estatal de vivienda. Fideicomiso de vivienda social.	Programa de regularización de vivienda en la tierra que incluya la delimitación de zonas pedregales para la regularización de vivienda. Satelización del suelo que vincula catastro, planeación, regulación y propiedad pública. Ley de Registros y Ejecuciones Edo. con mecanismos de gestión, financiamiento, promoción o vivienda social digna, con acceso a todos los servicios urbanos. Mantenimiento y sostenibilidad (auditorías).	Programa de regularización de vivienda en la tierra que incluya la delimitación de zonas pedregales para la regularización de vivienda. Satelización del suelo que vincula catastro, planeación, regulación y propiedad pública. Ley de Registros y Ejecuciones Edo. con mecanismos de gestión, financiamiento, promoción o vivienda social digna, con acceso a todos los servicios urbanos. Mantenimiento y sostenibilidad (auditorías).	Demanda insatisfecha de vivienda social. Número de viviendas informales. Viviendas en polígonos urbanos. Saturación de vivienda mediante el fraccionamiento de vivienda en parcelas o tramos. Consultas realizadas en la plataforma única del suelo.
VIVIENDA																	
ESPACIO PÚBLICO	El espacio público es conectado.	No es atractivo e incluye:	Inversión en una sola zona de la ciudad. Deficiencia o carencia en el resto.	Se construyen espacios amplios pero no están sombreados, iluminados y equipados.	Diversificar la infraestructura pública.	Atención a las necesidades del crecimiento y población.	El espacio público es primario.	Haz tu parque.	Falta de mantenimiento.	Un efémero blanco.							
VIVIENDA																	

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

BAJA CALIFORNIA SUR



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA PÚBLICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
CAMBIO CLIMÁTICO	Se necesitan más espacios (banquetas) con sombra que permitan transitar a peatones, ciclistas, reduciendo las tasas de calor.	Mejorar la calidad de aire reduciendo la tasa de motorización con verificación vehicular.	Hay campañas de reforestación en zonas urbanas para sombreados en parques públicos pero falta aplicar en banquetas y vialidades.	Se dio inicio a un programa de monitoreo de calidad del aire desde OSC para el ayuntamiento La Paz, pero falta el involucramiento de los dos niveles de gobierno y mayor cobertura de monitoreo.	Reforestar las principales vías de comunicación desde banquetas para mejorar la calidad de la infraestructura.	Instalar estaciones de monitoreo con sensores de calidad del aire y sensores de verificación vehicular.	"Por la sombra".	"Me nuevo y no emito".	Que no se les dé el cuidado y mantenimiento para evitar su crecimiento óptimo.	Que incrementen el número de vehículos por tener los beneficios que pueda circular.			Homologar Leyes estatales (BCS) y municipales (La Paz). Ley de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, Reglamentos para la Construcción de Edificios, Ley de protección al Medio Ambiente, Reglamento de Imagen Urbana, Reglamento de Movilidad, Ley de Movilidad.	Ley de Equilibrio Ecológico, Actualizar el Plan de Desarrollo Municipal, Ley de Cambio Climático, Actualizar Reglamento de Tránsito y Movilidad para la Verificación Vehicular.	Programa integral de reforestación para el mejoramiento de la salud ambiental y ciclista.	Implementación del Programa de verificación vehicular	Temperatura a la sombra vs al sol. Cantidad de sombreados	Porcentaje de parque verificado, incremento de días de emisiones.
	Se necesita mejorar/articular la conectividad de La Paz y BCS con el resto del país para el traslado de servicios, insumos y servicios.	Necesidad de reducir la vulnerabilidad frente a desastres naturales por falta de infraestructura resiliente que disminuya el impacto en la economía.	Se han reducido los vuelos disponibles y rutas, limitando la conexión.	Se han hecho planes, programas y estudios para identificar el nivel de aceptación y mitigación frente a la vulnerabilidad, pero no se han implementado las medidas.	Aumentar rutas marítimas y aéreas de conexión con el municipio La Paz.	Mejorar la infraestructura a del municipio de La Paz y del Estado de Baja California Sur para adaptarse frente a desastres naturales.	BCS no es una ciudad precavida vale por dos.	Aumento de presión sobre el territorio y demanda de servicios para nuevos habitantes.	Que se realicen obras de infraestructura con perspectiva de adaptación sin costo.	Elaborar planes sectoriales de SCT para movilidad terrestre y aérea.	Elaborar y actualizar los atlas de riesgos municipales y PNDUS conforme a los atlas de riesgos.	Fortalecimiento de lazos/alianzas, APP, incentivar inversión.	Programa de reubicación de asentamientos en zonas de alto riesgo a zonas seguras.	Cantidad de nuevos vuelos a La Paz y BCS.	Cantidad de asentamientos en zonas de riesgo reubicados.			

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

BAJA CALIFORNIA



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	LEGISLACIÓN PÚBLICA 1	LEGISLACIÓN PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
MOVILIDAD	Reducción de personas que utilizan modos de transporte no seguros y saludables. Municipio abandonado control.	Reducción de uso de transporte público y promoción de alternativas de movilidad y espacio público para uso compartido.	Se trata de gestión pública que requiere de mecanismos de cooperación de transportistas y cambio virtuoso del sistema.	Se incentiva a la responsabilidad del conductor no estandarizado en el uso de zonas controladas (veredales).	Existe un sistema público orientado específicamente a la seguridad y movilidad con programas de seguridad y programas de movilidad.	Las instituciones tienen un sistema de gestión que incluye un programa de movilidad.	Sistema de transporte público profesionalizado de alta calidad. Ceroy y Ceroy con planes de movilidad con participación, vinculación y desarrollo de seguridad y planificación.	Sistemas de movilidad que incluyen programas de seguridad y asociaciones de transporte a nivel municipal.	Resistencia de intereses creados del sistema de transporte (ceroy y asociaciones de transporte).	Resistencia de intereses creados de la industria de transporte a nivel municipal.				Reglamento de Transporte Público a Vision Ceroy y Ceroy con planes de desarrollo urbano y planificación.	Reglamento de Transporte Público a Vision Ceroy y Ceroy con planes de desarrollo urbano y planificación.	Se crea el Sistema Público de Transporte Ciudadano con un consejo ciudadano elegido de manera abierta y representativa.	Programa de transporte público con campañas de difusión e implementación y promoción de accesibilidad.	Índice de desarrollo urbano y experiencia del usuario del transporte público.	Indicador de seguridad y saludabilidad de espacios públicos.
	Redensificación: Para fomentar una ciudad compacta y reducir el uso del automóvil en el transporte privado.	Vivienda zonas centrales (oferta) y zonas de desarrollo público (demandable).	Falta de zonificación y normativas de vivienda que permitan un desarrollo urbano más compacto.	Falta de mecanismos de desarrollo de vivienda segura (veredales).	Complementar, actualizar y crear instrumentos normativos de vivienda para una ciudad sostenible.	Creación o modificación de una institución que gestione el desarrollo urbano en zonas de vivienda segura.	Plan (parcial) de desarrollo urbano y cultura de Paz BCS.	ENSEBATS, INVI, INSUS, Dirección de Vivienda.	Que se desdoble la participación ciudadana en el desarrollo urbano.	Que se dirija el desarrollo urbano a través de un plan municipal (local).				Implementar la Ley de Vivienda Social de la CAHUT y el desarrollo de vivienda social.	Avanzar en la Ley de Vivienda Social de la CAHUT y el desarrollo de vivienda social.	Mejoramiento de infraestructura y servicios públicos en zonas de desarrollo urbano.	Oferta de vivienda en zonas centrales para reducir población de zonas de alto riesgo.	Porcentaje de edificios nuevos que cumplen con los requisitos de seguridad y saludabilidad.	Porcentaje de habitantes que residen en zonas de alto riesgo a zonas centrales.
ESPACIO PÚBLICO	Abrir el déficit de áreas verdes efectivas y saludables en las ciudades / habitantes. Salud y calidad de vida.	Mejorar los espacios públicos con la integración social y el uso de los espacios públicos.	Áreas verdes: Desmoronamiento de áreas verdes y abandono de espacios focales de recreación.	Crear espacios públicos que permitan un desarrollo urbano más compacto y saludable.	Esquema de compensación a cambio de derechos, transferencia de derechos, desarrollo de áreas verdes.	El verde urbano es un elemento clave para el desarrollo urbano y la calidad de vida.	Del desarrollo vertical a la horizontal. Transparencia y participación ciudadana en el desarrollo urbano.	Apoyar la colaboración de actores locales en el desarrollo urbano.	Abuso de la transferencia de desarrollo urbano a través de instrumentos legales que no son apropiados para el desarrollo urbano.				Reforma LGAH donde se alinean los programas de desarrollo urbano con los programas de desarrollo urbano.	Reforma a los programas de desarrollo urbano con los programas de desarrollo urbano.	Fomentar el desarrollo de áreas verdes y espacios públicos adaptados a las necesidades de la ciudad.	Banco de proyectos participativos que permitan un desarrollo urbano más compacto y saludable.	Área verde que permita un desarrollo urbano más compacto y saludable.	Porcentaje de habitantes que residen en zonas de alto riesgo a zonas centrales.	
	Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por el transporte de mercancías.	No sobrecargar el transporte público y de mercancías. El uso de vehículos de motor debe ser más eficiente y menos contaminante.	Sistema de transporte público que permita un desarrollo urbano más compacto y saludable.	Verificación de emisiones de gases de efecto invernadero por el transporte de mercancías.	Transporte de mercancías más eficiente y menos contaminante.	El Estado cuenta con estrategias de transporte que permitan un desarrollo urbano más compacto y saludable.	Red de transporte de mercancías a nivel municipal.	Creación del transporte de mercancías a nivel municipal.	Que se establezca un programa de transporte de mercancías a nivel municipal.	Se queda solo el transporte de mercancías a nivel municipal.				Ley de Protección Ambiental que obliga a medir las emisiones de las zonas metropolitanas.	Generación de un programa de transporte de mercancías a nivel municipal.	Plataforma informática de compensación para reducir las emisiones.	Relación entre emisiones y volumen de mercancías en la zona de mercancías de bajas emisiones.	Emisión de gases de efecto invernadero por el transporte de mercancías.	

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
BAJA CALIFORNIA	Falta de normativa de "servicios electrónicos" debido a que es un tema contemporáneo actualmente.	Optimizar el sistema debido a que las concesiones se han vuelto un monopolio.	Existe una propuesta a finales de 2018 hecha por el BCS que contempla el tema, aunque por temas de urgencia de la Ley propuesta, al día de hoy no se ha iniciado.	Actualmente no se tiene un tema de mucho interés social.	Dictaminar la Ley de Movilidad para el Estado de BCS, tener mesas de trabajo con el BCS, con el interés de la Ley propuesta, así como con las demás normas de la materia.	Crear un ensa que se regule la distribución del BCS, otorgar concesiones.	Ley de Movilidad para el Estado de BCS	Instituto de Concesiones Públicas.	Al ser una materia que existe lagunas jurídicas.	Que el nuevo sistema de concesiones sea transparente, además de un mecanismo de concurrencia pública.			Ley de Movilidad para el Estado de BCS, armonizada con la Ley Estatal de Tránsito y los reglamentos de tránsito de los demás estados que se relacionan en dicha ley.	Ley que regula el uso de concesiones y reglamento interno del Instituto Regulador de Concesiones Públicas.	Presupuesto para tener sistemas de transporte público en el país en un plazo de 3 años, más a la par entre transporte público y particulares, como son Uber y Cabify.	Seguir aportando a la transparencia y rendición de cuentas por parte de organismos públicos.	Formalización en "Servicios Electrónicos", para que los cuenten con prestaciones con respecto al aumento de 20% que los trabajadores a quienes se otorga el respeto de inversión anual del respectivo público. Que la cantidad de servicios de transporte aumente en un 20% en un año.	Concesiones más el porcentaje de confianza de la ciudadanía al aumentar en 20% con respecto a los trabajadores a quienes se otorga el respeto de inversión anual del respectivo público. Que la cantidad de servicios de transporte aumente en un 20% en un año.
ESPACIO PRODUCTIVO																		

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

SINALOA



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
<b>MOVILIDAD</b>	Buscar la reubicación de las viviendas en predios sin riesgo de inundación y derrumbe.	Vivienda. Controlar la construcción de las viviendas.	Se les da subsidio a los afectados.	Vigilar los puentes de construcción y coordinación con las diferentes dependencias que corresponden.	Tomar en cuenta los servicios públicos al autorizar la construcción de viviendas.	Coordinación entre correspondientes.	Por una vivienda digna y sin riesgo.	El cumplimiento de los reglamentos de construcción.	La falta de cumplimiento de las normas que corresponden.	Atos y modociclas invaden las ciclovías y patrones.	Una ley que garantice la construcción y el cumplimiento de los correspondientes reglamentos de construcción de la norma con responsabilidad penal.	Una disposición que permita la construcción de que el cumplimiento de las condiciones de seguridad.	Un incentivo de impuestos del 20% por el cumplimiento de la vivienda digna y sin riesgo.	Identificar las vías estratégicas para la construcción de banquerías y ciclovías.	Efecto: Banquerías. Aumento de la seguridad. Aumento de la calidad de vida.	30% de familias beneficiadas.	Estabilidad económica.	Mayor seguridad.
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	No hay vías para usar bicicleta.	Ampliar banquetas y conexiones por las banquetas para llegar a su destino.	Se continúan vías para el auto y bicicletas.	Se construyen puentes y se algunos topes y semáforos.	Ampliar banquetas en las vialidades con accesibilidad universal.	Quitar obstáculos para crear senderos peatonales.	Patrones y ciclistas seguros.	Vendedores ambulantes se apropian de los espacios.	Atos y modociclas invaden las ciclovías y patrones.	Una ley que garantice la construcción y el cumplimiento de los correspondientes reglamentos de construcción de la norma con responsabilidad penal.	Una disposición que permita la construcción de que el cumplimiento de las condiciones de seguridad.	Un incentivo de impuestos del 20% por el cumplimiento de la vivienda digna y sin riesgo.	Identificar las vías estratégicas para la construcción de banquerías y ciclovías.	Efecto: Banquerías. Aumento de la seguridad. Aumento de la calidad de vida.	30% de familias beneficiadas.	Estabilidad económica.	Mayor seguridad.	
<b>CAMBIO CUANTITATIVO</b>	Restringir el uso del vehículo particular en las ciudades para disminuir el impacto ambiental y el uso de transporte público.	Mejorar el transporte desincentivo su uso.	Actualmente no restringen el uso del vehículo particular.	El transporte público es deficiente y de mala calidad. Se aumentan las tarifas de manera desproporcionada.	Imponer reglas de circulación de vehículos con restricciones a la verificación, retro de revisión y renovación de licencias.	Subsidiar el costo de transporte público.	Crear nuevas rutas de transporte público.	Fomentar el uso de bicicletas y transporte público.	Reacción de usuarios del transporte privado. El recurso público para el subsidio.	Distracción de actividades económicas del sector público para el subsidio.	Una ley que garantice la construcción y el cumplimiento de los correspondientes reglamentos de construcción de la norma con responsabilidad penal.	Una disposición que permita la construcción de que el cumplimiento de las condiciones de seguridad.	Un incentivo de impuestos del 20% por el cumplimiento de la vivienda digna y sin riesgo.	Identificar las vías estratégicas para la construcción de banquerías y ciclovías.	Efecto: Banquerías. Aumento de la seguridad. Aumento de la calidad de vida.	30% de familias beneficiadas.	Estabilidad económica.	Mayor seguridad.
<b>ESPACIO PRODUCTIVO</b>	Mejorar servicio de transporte público en las ciudades para disminuir el impacto ambiental y el uso de vehículo particular.	Tarifas más accesibles en transporte público que incentive su uso doméstico.	La legislación actual no obliga al concesionario a bajar las tarifas del transporte.	El tema de la tarifa se decide por demanda de los usuarios y no por ninguna regulación técnica.	La ley de Movilidad Estatal obliga a la concesión del "nombre-carrión".	La tarifa se calcula eliminando las tarifas con actualización de las tarifas del transporte.	Modernización del servicio de transporte público.	Implementación del sistema de pago electrónico.	Falta de adaptación de los concesionarios al cambio de tecnología y desarrollo de los datos.	El no aprovechamiento de los beneficios de la tecnología de pago electrónico para mejorar la operación del sistema de transporte público de acuerdo con el modelo del servicio.	Una ley que garantice la construcción y el cumplimiento de los correspondientes reglamentos de construcción de la norma con responsabilidad penal.	Una disposición que permita la construcción de que el cumplimiento de las condiciones de seguridad.	Un incentivo de impuestos del 20% por el cumplimiento de la vivienda digna y sin riesgo.	Identificar las vías estratégicas para la construcción de banquerías y ciclovías.	Efecto: Banquerías. Aumento de la seguridad. Aumento de la calidad de vida.	30% de familias beneficiadas.	Estabilidad económica.	Mayor seguridad.

SONORA																			
Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad																			
TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
<b>MOVILIDAD</b>	Legislación integral en materia de movilidad y del ser humano.	Legislación, planeación y presupuesto.	Va iniciando el proceso de regular.	Legislación (no planeación) (Estudios realizados para nuevos buses para nuevas obras).	Legislación, de iniciativa en esta materia con todos los actores para en adelante.	Vinculación entre los actores. Seguimiento y evaluación.	Por una movilidad sostenible para el estado de Sonora.	Cambio de imagen urbana de Sonora.	Falta de involucrados de todos los niveles.	Desiermes de reguladores.			Creación de nueva Ley de movilidad sostenible y transporte para el estado de Sonora.	Amorizar los municipios con la nueva ley.	Creación del Instituto de Movilidad Sostenible. Conesos municipales de movilidad.	Planes municipales de movilidad en polígonos industriales.	A través de instrumentos de seguimiento y participación.	Estudio de la generación.	
<b>VIVIENDA</b>																			
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Espacios para discapacitados.	Planeación de calles y asignación de carriles para vehículos de otros usos.	Presentamos modificaciones para modificar el marco legal.	Construir el marco de recomendaciones para otros usos.	Para el 2026 contar con parques adaptados para personas con discapacidad.	Adecuar los espacios existentes y crear los nuevos espacios de acuerdo a una Ley de Movilidad con presupuesto. Que las leyes sean homologadas, que respeten los derechos de los usuarios de acuerdo con su condición.	Movilidad responsable.		Falta de información presupuestal.				Amorizar la Ley Nacional y disposiciones estatales en materia de asignación de presupuestos para las personas con discapacidad.	El diseño de políticas públicas dentro de programas de concientización para el cumplimiento de la norma y ciudadana.	El diseño de políticas públicas dentro de programas de concientización para el cumplimiento de la norma y ciudadana.				
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Incluir infraestructura de banquetas y ciclovías.	Sistema de movilidad eficiente (presupuesto).	Solo en Hermosillo se esta trabajando con la técnica de infraestructura verde que apenas se implementando.	Se esta trabajando con la técnica de infraestructura verde para el resto del estado.	Se están realizando acciones de acompañamiento.	Aplicación de la infraestructura verde acompañada de un plan de acción ciudadano.	Sistema de movilidad.	Plan estratégico de infraestructura a verde.	Falta de implementación y darle continuidad.	Falta de movilidad (mucha al pasado).			Ley de Movilidad para el estado de Sonora.	Normas técnicas de infraestructura verde por municipio.	Campaña para el transporte público. Destinar más presupuesto al transporte público.	Programa integral de movilidad con matriz de responsabilidades.	Toneladas de CO2 que se absorbe por la infraestructura de ciclovías y banquetas construidos.	Cobertura de CO2 que se absorbe por la infraestructura de banquetas con verde.	
<b>ESPACIO PRODUCTIVO</b>	Que el servicio repare las banquetas.	Tarjetas de concesión.	Muchas atención adecuada.	Por la iniciativa del gobierno del estado en concesiones más acuerdos con la ley.	Aplicación de la ley actual del transporte.	Aplicando la ley.	Se va hacia un futuro verde.	Programa de capacitación al personal del servicio público de personas.	Manista de los comerciantes.	La atención y deficiencia de del servicio.			Solo aplican la ley.	Que se aplica la misma ley de transporte.	Proveer para bajar recursos tanto para el municipio en transporte, como para los municipios para que a través de los consejos municipales decidan la necesidad, la cantidad de taxis.	Con los apoyos, mejoraron el servicio.			

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	POLÍTICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
MOVILIDAD	Constar con estudios técnicos para analizar todos los sistemas de movilidad y transporte.	Constar con información de la operación de los sistemas de transporte de forma permanente.	Se lleva a cabo la gestión de los recursos para la realización de estudios en diversas instancias.	Transparentar la operación de los recursos para el desarrollo de estudios en diversas instancias.	Integración y coordinación modal.	Aplicar la tecnología, regulación e infraestructura a la movilidad territorial y las diferencias de modalidades.	Fondo Nacional para Estudios y Proyectos en Materia de Movilidad.	Plataforma tecnológica "E-Movilidad"	Que haya afectaciones a patrimonios, zonas protegidas, y riesgos o al ambiente que no contemplen las reservas territoriales para las obras.	Que la información no sea veraz o sesada en algunas entalcanas en igualdad, pertinencia necesidades.			Constitución Política para contemplar el derecho a la movilidad humana.	Crear un reglamento de tránsito que sea marco para la ley de estados y municipios.	Generar e implementar el Sistema Nacional de Movilidad.	Implementar el Sistema Nacional de Movilidad y transporte en el país.	Numero de estudios y recomendaciones atendidas-no atendidas.	Patrón de unidades de transporte público.
VIVIENDA	Instrumentos técnicos que aseguren la factibilidad de un desarrollo habitacional en su estructura urbana.	Asegurar que los nuevos desarrolladores habitacionales regulares e irregulares consideren la dotación cabal del transporte previo a su construcción.	No se atiende.	No se atiende.	La planeación, control y gestión urbana aseguran que los nuevos desarrollos habitacionales en la correcta aportación de los servicios de transporte y movilidad.	Hidalgo cuenta con el requisito de estudios previos de movilidad para los desarrolladores urbanos. Se debe replicar y difundir.	Nuevos instrumentos de planeación urbana para redirigir a la movilidad y estructura urbana.	Instrumentos técnicos y metodológicos de evaluación previos a los proyectos habitacionales para su construcción.	Falta de calidad, estandarización, liderazgo y visión de integración de personas con discapacidad.	Caso omiso a los planes y programas de desarrollo.			Ley de Vivienda con apartado para movilidad.		Implementar un esquema de participación de los municipios para contribuir a generar transportes pertinentes.	Avías de movilidad en los asentamientos urbanos con base en nuevos criterios.	Porcentaje de nuevos desarrollos totales con base en nuevos criterios.	Numero de Fraccionamientos autorizados.

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

HIDALGO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
ESPACIO PÚBLICO	Identificación social y cognitiva de lo que es el espacio público.		Las características adversas del espacio público condicionan su uso.		Con acciones transversales en la generación de ciudadanía.		Ciudadanía cuida el espacio de todos.		Carece de inmediatez, podría no tener voluntad política.				Reforma a la Ley Orgánica Municipal para la promoción y desarrollo del presupuesto participativo donde se destine el 30% del recurso del pago del predial al rescate, mejoración y mejora del espacio público y la movilidad.		Programa de pago del predial donde por cada piso recaudado, la federación tendrá 3% destinados a la mejora del espacio público.	Porcentaje de incremento en el pago predial por colonia.	
															Que contribuya en el 80% del pago de ese impuesto.	Porcentaje de colonias en las que se implementó el programa 1x3 en el municipio.	
																Porcentaje de ciudadanas y ciudadanos que tienen una movilidad motorizada en el espacio público de la colonia.	
CAMBIO CLIMÁTICO		Áreas verdes urbanas.	No se cuenta con un diagnóstico actualizado.	No se atiende.	Actualización a la legislación para incrementar las áreas verdes urbanas.	Asignación presupuestal orientado al uso particular del vehículo.	Formato de áreas verdes urbanas.	Creación de fideicomiso.	Mala planeación de las áreas verdes urbanas.	Reasignación de los presupuestos a otras acciones.			Modificación de la Ley de Asentamiento Humanos y Desarrollo Urbano y del Estatuto Municipal para la aplicación municipal /para la creación de infraestructura pública y privada sostenible para determinar un porcentaje mayor a lo establecido en el reglamento de la ley.	Modificación de la Ley de Ingresos y al presupuesto de egresos / alcance estatal/ crear rubro de ingresos y egresos.	Se endurecerán las sanciones para quien incumpla la norma ambiental.	Creación de incentivos fiscales.	Porcentaje de presupuesto verde.
					Fondo para la acción y conservación de áreas verdes urbanas.												Aumento en fideicomiso orientado a lo verde.
																	Porcentaje de áreas urbanas verdes.
ESPACIO PRODUCTIVO	Planeación y modernización de infraestructura para la eficiencia y productividad del Estado.		Alto costo en logística de la actividad económica del Estado.		Inversión en infraestructura para dinamizar la actividad económica del Estado.		Detonación de zonas productivas.		Impacto negativo en el ambiente.				Aumento de recursos fiscales municipales y privados en la aplicación de proyectos.		Priorización de zonas verdes estatales para la aplicación de los recursos.	Recaudación de impuestos.	
													Busqueda de inversiones y fideicomisos internacionales.		Creación de empleos directos e indirectos.	Ingreso per cápita	



Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
MOVILIDAD	Falta de infraestructura ciclista.	Infraestructura para peatonales y ciclistas (peatonales y ciclistas).	Se tiene marco normativo con proyectos piloto.	Hacen falta recursos e inversiones en los puntos de riesgo.	Se requiere escalar el servicio piloto y mejorar los espacios para usuarios vulnerables.	Involucrar a la comunidad en los proyectos y usuarios vulnerables interseccional.	Financiamiento para proyectos usuarios vulnerables interseccional.	Parasanas, mercedes y heridas.	Crear un protocolo de ciclistas estadi.	Reformar la Ley de las ciclistas en términos de mantenimiento.	Plan maestro de infraestructura ciclista.						
	Altas tasas de motorización.	Ciclovia con la infraestructura adecuada.	No se atiende.	No se atiende.	Evaluar la red (vial) redistribución que tome en cuenta necesidades de movilidad: transporte público, bicicletas y ciclistas.	Una Ley de Movilidad que contemple las políticas públicas de ciclovías.	Presupuesto basado en resultados para ciclovías eficientes.	Molestias de la ciudadanía por los cambios de distribución vial.	Crear una Ley del Transporte Público.	Medición de la calidad del aire.							
CAMBIO CLIMÁTICO	Reducir la contaminación generada por la vivienda y el transporte.	Mejorar el servicio de transporte, acercándolo a la vivienda y el trabajo.	No se atiende.	No se atiende.	Crear andadores como opción de movilidad al impulso de la modernización del transporte.	Inclusión de nuevas modalidades de transporte en la Ley de Movilidad.	Políticas eléctricas con incentivos para cambiar a otras formas como red troncal hasta vivienda, escuela y oficina.	Falta de voluntad política, al afectar a grupos organizados y afectados en contra de la inclusión de nuevos medios de transporte.	Crear Reglamento de Movilidad que regule Transportistas	Mayor número de usuarios de transporte limpio.	Programa de fiscalización permanente de concesiones.	Regulación de servicio de concesiones de transporte público.	Fomentar la educación ambiental en el tema de movilidad en la cual los actores (empresas, escuelas) puedan efectuarse un cambio en la forma de ver a la movilidad de los vehículos.	Fomentar la educación ambiental en el tema de movilidad en la cual los actores (empresas, escuelas) puedan efectuarse un cambio en la forma de ver a la movilidad de los vehículos.		Actualización del parque vehicular e inversión anual.	
	Contaminación del servicio de transporte público.	Políticas públicas en materia de movilidad.	No se atiende.	No se atiende.	Que Colima tenga andadores eléctricos malos y su parque vehicular este actualizado.	Políticas de incentivos para actualización y cambio.	Que exista una política obligatoria para crear las redes de ciclovías en zonas metropolitanas intercomunitarias.	Que se genere desde planeación o fomento de estrategias de incentivo a los sectores transportistas a medios limpios de transporte.	Modificar Reglamento de Movilidad de Humanos para incorporar tema de andadores y redes de ciclovías.	Menor contaminación del aire.	Desarrollo de oportunidades para igualdad de transporte público.	Programa de fiscalización permanente de concesiones.	Que se genere desde planeación o fomento de estrategias de incentivo a los sectores transportistas a medios limpios de transporte.	Que se genere desde planeación o fomento de estrategias de incentivo a los sectores transportistas a medios limpios de transporte.			
ESPACIO PRODUCTIVO	Regulación del parque vehicular para que compita con los negocios ambientales.	Acceso a derechos laborales y demás prestaciones para operadores.	No se atiende.	No se atiende.	Cambiar la flota de transporte público.	Renovación de flota.	Dato a la salud.	Actualización del 10% del parque vehicular anualmente.									
	Mecanismos para obtener recursos para el parque vehicular.	Políticas públicas en materia de movilidad.	No se atiende.	No se atiende.	Cumplimiento de la ley y los acuerdos de modernización del servicio.	Autodeterminación de los operadores para la ley.	Inaplicación de la ley en municipios.										
ESPACIO PRODUCTIVO	Garantía de calidad del servicio de transporte público.	Acceso a derechos laborales y demás prestaciones para operadores.	No se atiende.	No se atiende.	Que exista una política obligatoria para crear las redes de ciclovías en zonas metropolitanas intercomunitarias.	Políticas de incentivos para actualización y cambio.	Que exista una política obligatoria para crear las redes de ciclovías en zonas metropolitanas intercomunitarias.	Dato a la salud.	Actualización del 10% del parque vehicular anualmente.								
	Regulación del parque vehicular para que compita con los negocios ambientales.	Acceso a derechos laborales y demás prestaciones para operadores.	No se atiende.	No se atiende.	Cumplimiento de la ley y los acuerdos de modernización del servicio.	Autodeterminación de los operadores para la ley.	Inaplicación de la ley en municipios.										
ESPACIO PRODUCTIVO	Garantía de calidad del servicio de transporte público.	Acceso a derechos laborales y demás prestaciones para operadores.	No se atiende.	No se atiende.	Cumplimiento de la ley y los acuerdos de modernización del servicio.	Autodeterminación de los operadores para la ley.	Inaplicación de la ley en municipios.										
	Regulación del parque vehicular para que compita con los negocios ambientales.	Acceso a derechos laborales y demás prestaciones para operadores.	No se atiende.	No se atiende.	Cumplimiento de la ley y los acuerdos de modernización del servicio.	Autodeterminación de los operadores para la ley.	Inaplicación de la ley en municipios.										

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

MAPA



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
<b>MOVILIDAD I</b>	Registro y control de paraderos y sitios de taxis.	Accesibilidad para los creadores de estos en torno a la movilidad.	No se atiende.	No se atiende.	Registro de autorizados, así como de los paraderos y sitios de taxi que existan en zonas de riesgo y de control de riesgos.	Consideración de banquetas, paraderos, espacios públicos como espacio público.	Programa de ordenamiento de paraderos y sitios de taxis.	Uso de sistemas de gestión como paradero moderador público.	Generación de información de paraderos y sitios de taxi.	Si no se realiza evaluación y actualización de paraderos y sitios de taxi.			Ley de Transporte y Regulatoria de un registro público de paraderos y sitios de taxi.	Ley de Transporte y Regulatoria de un registro público de paraderos y sitios de taxi.	Crear Registro Público de paraderos y sitios de taxi para generar condiciones de equidad y uso del espacio público mediante urbanismo táctico.	Programa de apoyo para la participación ciudadana tanto en el espacio público mediante urbanismo táctico.	Número de paraderos y sitios de taxi existentes, y registros para un espacio público en ciudadanía.	Espacio público para el uso del espacio público.
<b>MOVILIDAD II</b>	Regulación uniforme en los estados y municipios del país que permita paraderos en la distribución.	Proveer rutas de transporte y ampliación de validez.	El Estado tiene permisos para las rutas de servicio de taxi que abarcan a la seguridad de los paraderos.	Se está actualizando el padrón de servicio público con el padrón de la movilidad.	Establecer homologación normativa y criterios generales de la movilidad.	Inventariar el uso de vehículos no motorizados y ofrecer el local de transporte público, así como la regulación de validez.	Normativa y regulación general para el desarrollo de la movilidad.	Transporte eficiente para todos.	Se atiende el control de paraderos y sitios de taxi en el Estado.	Presencia de los permisionarios para las rutas a conveniencia.			Ley General de Homologación de los estados y municipios.	Reglamento de la Ley de Movilidad garantizando rutas eficientes y de movilidad de los nuevos tiempos.	Establecer criterios para la homologación de rutas y creación de estándares de validez.	Establecer el mecanismo para el estado y creación de rutas eficientes y de movilidad.	Tiempo de distribución.	Tiempo de traslado.
<b>VIVIENDA</b>	Se requiere una normativa que regule los paraderos y fraccionamientos.	Entar la dispersión en zonas verticales y horizontales.	Se está trabajando en esa ley.	No se atiende.	Que se aplique la ley en privilegio a las reservas o ejidos.	Con base en la Ley de Vivienda y la Ley de Desarrollo Urbano.	Plan de Desarrollo Urbano y el desarrollo territorial.	Cumplimiento de la ley.	Gobiernos locales no cumplen con los planes de desarrollo.	Favoritismo en el cumplimiento de las rutas de desarrollo.			Ley de Aduanas, Urbanos y Ordenamiento Territorial.	Ley de Vivienda, Admón. Urbanos y Ordenamiento Territorial.	Incentivos fiscales y programas que cumplan con la normativa regulatoria.	Incentivos fiscales para quienes cumplan con la normativa regulatoria.	Porcentaje de asentamientos humanos regulados.	Incremento en el pago del peaje y descuentos a los municipios.
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Espacios públicos accesibles e inclusivos.	Desarrollo de espacios públicos a la atención de humanos, foros, habitacionales.	No se atiende.	Se atiende de forma parcial.	Rehabilitación de los espacios públicos estables.	Programas de desarrollo urbano en los nuevos asentamientos humanos para disminuir la movilidad de personas.	Actualización de los planes de desarrollo urbano y la Ley de Desarrollo Urbano.	Espacios públicos en la colonia.	Falta de voluntad para cumplir con las leyes actuales para el mal uso del espacio público.	Afectaciones a los municipios para la actualización de riesgo.			Ley de la Coordinación Interjurisdiccional.	Ley de Admón. Urbanos y Ordenamiento Territorial.	Implementar un programa de recorte al espacio público.	Programas para la prevención del delito y con una juventud a la valores y el deporte, así como salud.	Índice delictivo en espacios públicos.	Porcentaje de espacios recuperados por colonia.
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Educación en materia de sustentabilidad.	Distribuir el consumo de combustibles fósiles.	Nuevos programas de en diseño urbano.	No se atiende.	Incluir en los programas educativos para crear una cultura ambiental y un "plan" de vida.	Diminución de los fósiles, incentivar el uso de transporte urbano limpio.	Implementación de programas educativos de sustentabilidad.	Uso de combustibles fósiles.	Restricción de la educación y cultura.	Restricción al uso de combustibles fósiles.			Los programas de sustentabilidad con algunas acciones que promuevan la conciencia ecológica y ambiental.	Establecer un programa de sustentabilidad para cada mes mes al parque vehicular público.	Que toda obra sea sustentable por el medio ambiente.	Incentivo fiscal y de componentes del transporte público.	Horarios de transporte público y horarios de cambio.	
<b>ESPACIO PRODUCTIVO</b>	Falta de normalidad para la regulación de productos productivos.	Estandarizar espacios productivos en zonas de crecimiento y conectividad.	No se atiende.	No se atiende.	Crear ley que regule la creación de espacios productivos a nivel estatal y municipal.	Crear reservas territoriales para productos sustentables y sostenibles.	Ley que norma la creación y uso de espacios productivos urbanos y suburbanos.	Contadora pública.	Si se legisla sobre los productos que existen la posibilidad de inversión.	Si se hace participe a la parte de consorcio público.			Reforma constitucional para que reglamente la actividad económica territorial a las zonas urbanas y rurales.	Crear una ley local que reglamente la actividad económica territorial a las zonas urbanas y rurales.	Condicionamiento del pago de impuestos predial por los primeros 5 años.	Ley de protección a denunciantes por el transporte público.	Número de hectáreas a la actividad económica productiva por unidades productivas.	Número de hectáreas a la actividad económica productiva por unidades productivas.

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
<b>MOVILIDAD</b>	Aumentar la calidad del transporte público, con seguridad y accesibilidad.	Necesidad del peatón con seguridad y accesibilidad.	No se atiende.	No se atiende.	Cambiar el modelo social.	Hacer banquetas y personas con discapacidad.	Movilidad sustentable.	Movilidad incluyente.	Monopolizar el transporte en instalaciones.	Uso de las nuevas instalaciones.			Modernizar y Movilidad y Transporte: transporte privado (motociclistas, bicicletas) peatonales.	Reglamentar a la ley de movilidad y transporte a personas con discapacidad.	Financiamiento para adquisición de una movilidad sustentable.	Financiamiento para nuevas unidades.	Reducción de tiempos por parte de empresas de transporte.	Número de peatonales
			El transporte es altamente contaminante, no usuarios y operadores.	Desaparición de concesiones, capacitación a operadores.		Realizar pasos peatonales y de accesibilidad.			Aumento de tarifas.	Que no lleguen a mejorar a todo el territorio.				Insertar fines fiscales para concesionarios de transporte sustentable.	Clasificación en el uso adecuado del reglamento.	Disminución de CEI		
						Políticas capacitados a favor del peatón.			Rechazo social por información.	Subutilización por falta de información.						Número de unidades nuevas.		
																Incremento de infraestructura, usuarios y presupuesto de movilidad.		
<b>MOVILIDAD II</b>	Favorecer movilidad en un sistema integrado.	Modernizar los vehículos con tecnología con el medio ambiente.	No se atiende.	Financiamiento limitado, de difícil acceso.	Fortalecer la vinculación entre los diferentes gobiernos.	Deberán existir créditos blandos y garantías flexibles federales.	Fortalecimiento de proyectos e innovación a de movilidad sustentable para mejorar la transformación de los desplazamientos.	Generación de fondos federales para proyectos de vehículos con tecnologías limpias.	Proceso lento de adaptación social.	Rechazo de transportistas tecnológicos.			Promulgar una Ley Estatal de Movilidad que integre los sistemas multimodales en base a una concepción del territorio y del modelo de ciudad.	Norma estatal de aprovechamiento de la ciudad y crecimiento urbano adyacente.	Simplificación de la gestión del PROTRAM.	Política estatal para incentivar la inversión en la ciudad interior y captura de la valorización del suelo.	Reducción de tiempos de traslado.	Reducción de emisiones CEI
<b>VIVIENDA</b>	Acceso efectivo de la vivienda a transporte colectivo de calidad.	Acercar la vivienda al centro de población.	Sistema actual de transporte colectivo está mal distribuido.	No hay atención.	Recordar el sistema integral de transporte con vivienda popular.	Instrumentos de planeación que permitan cambiar la estructura de la ciudad más humana.	Hogar en una ciudad más humana y con derecho a la ciudad.	Municipios con resistencia al cambio.	Municipios con consenso.	La sustitución vehicular se ralentiza.			Presupuesto de Egresos de la Federación y Costos Finales Estatales.		Ampliar la cobertura de PROTRAM a la multimodalidad.		Mejora en la salud de la población.	Crecimiento de la mancha urbana.
				Actualmente la vivienda popular alejada por altos costos del suelo.				Rechazo de la vivienda por grupos actores.	Conflicto de interés.	Descoordinación por órdenes de gobierno.							Recaudación en impuestos por licencias de construcción en localizaciones de vivienda popular y adyacente.	
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>																		
<b>ESPACIO PRODUCTIVO</b>																		

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TJAXCALA



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
<b>MOVILIDAD</b>	Transporte público en zonas forestales.	Plataformas de transporte y plataformas digitales.	No hay atención.	Decreto de plataformas.	Una nueva ley que contemple todas las modalidades del transporte público.		Ley de Movilidad y transporte.	Solicitar estudios de factibilidad para proyectos de alta impacto.	Desconcerto que no se acepten los cambios tecnológicos.	Identificación de riesgos.			Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Municipal.		Crear convenios intermunicipales para la movilidad.	Incentivos fiscales para la inversión en transporte público.	Calidad del servicio.		
<b>VIVIENDA</b>	Establecimiento de vivienda fuera de zonas forestales.	Sobre explotación de recursos hidráulicos.	Falta de elaboración de planeación urbana.	No se atiende.	Elaboración y actualización de planeación urbana.	Monitoreo y evaluación de la disponibilidad del agua.	Creación de fondos federales para proyectos de planeación alto impacto.	Falta de aplicación de instrumentos de planeación urbana.	Falsedad o inconsistencia de información.				Normas técnicas de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado.	Bandas de policía y buen gobierno de los municipios.	Incluir recurso hídrico dentro de instrumentos de planeación para su adecuado uso.	Incentivos fiscales a municipios que inviertan en zonas habitacionales y recreativas.	Incentivos fiscales a proyectos de gran escala de impacto hídrico.	Incremento del índice de calidad urbana en zonas consolidadas.	Incremento del porcentaje de agua disponible para consumo humano.
<b>ESPAIO PÚBLICO</b>	Transporte alternativo.	Interconectividad de espacios públicos.	No se atiende.	No se atiende.	Transporte de bicicletas.	Uso de tecnología para la interconexión entre espacios públicos con atractivo.	Implementar acciones de los municipios y estatal para optimizar el transporte público.	Falta de recursos.	Reducción de la construcción de ciclovías.				Reformas a los instrumentos de planeación para el desarrollo urbano.	Implementar programas municipales y del gobierno del Estado para promover el transporte alternativo como bicicleta.	Implementar programas municipales y del gobierno del Estado para promover el transporte alternativo como bicicleta.	Porcentaje de personas que utilizan transporte alternativo.	Porcentaje de personas que utilizan transporte alternativo.		
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Disminuir la contaminación y el efecto invernadero.	Considerar en el marco normativo motorizado.	No se atiende.	No se atiende.	Inventar al transporte público eléctrico a través de estímulos fiscales.	Promoción del uso de la bicicleta.	Caracterización de espacios públicos.	La necesidad de mejorar el transporte público.	Adopción de vehículos eléctricos.				Contempla el transporte en energía limpia.	Reformas a la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.	Plan Estatal de Acción para el Cambio Climático.	El cumplimiento de la obligación de verificar la calidad de los centros de trabajo.			
<b>ESPAIO PRODUCTIVO</b>	Transporte público y producción agrícola en estado para jornaleros.	Transporte público y producción industrial.	El transporte de forma privada, no es suficiente.	Existen algunas áreas que no son suficientes en de calidad.	La idea es que en una concesión para que atiendan la necesidad de las empresas que se encuentran en las zonas industriales.	Transporte privado para jornaleros.	Que se realicen con las unidades de transporte de tiempo de viaje de las unidades vecinales.	Que no se acceda por el mal estado de los caminos a las nuevas rutas de transporte para jornaleros.	Uno de los usuarios que se presentaban era la falta de seguridad en las unidades de transporte para jornaleros.				Realizar acciones de planeación y desarrollo urbano para mejorar la estructura vial entre las zonas de vivienda.	Acciones de planeación y desarrollo urbano para mejorar la estructura vial entre las zonas de vivienda.	Reforma a la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.	Reglamento de las unidades de transporte público concesionado.	Producción real del tiempo de traslado a sus centros de trabajo.		

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

DURANGO

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
<b>MOVILIDAD</b>	Crecimiento irregular de asentamientos perjudica a la movilidad de la población a través del transporte público.	Reducir tiempos de traslado.	Los municipios omiten la regularización de asentamientos humanos.	Se omite inversión en accesibilidad.	Acuerdo entre ayuntamiento y ejidos para evitar desarrollos irregulares.	Rediseñar el sentido de las calles.			Falta de presupuesto para servicios públicos	Falta de recursos públicos.	Lograr un asentamiento humano	Incremento en seguridad vial	Ley estatal de desarrollo urbano de aplicación municipal y estatal que defina los espacios específicos de asentamiento humanos.	Ley de movilidad para el estado y municipios. Los municipios obligados a reformar sus reglamentos para hacer crecer el alcance de servicios.	Campaña estatal para regularización de asentamiento de ciudades como destino turístico estatal y municipal para hacer crecer el alcance de servicios.	Mejoramiento de vialidades para aumentar movilidad.	Número de asentamientos humanos ordenados con calles anchas.	Aumento en la utilización de vías públicas.
<b>VIVIENDA</b>											Que los asentamientos humanos puedan recibir los servicios en tiempo (máximo tres años desde la aprobación del ayuntamiento).	Generar economía de tres años a partir del inicio de la inversión.						
											Activar vivienda en centros de producción y comerciales en cinco años.							
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Bajar emisión de contaminantes ya que afecta calidad de vida, cambio climático, eleva temperatura y causa lluvia ácida.	Detener la construcción de puentes viales que para la temperatura inducen el tráfico, aumentan la contaminación y aceleran el efecto invernadero.	No se atiende.	No se atiende.	Verificación vehicular.	Cancelar proyectos de puentes viales, dispersar tráfico.			Altos costos y corrupción.	Resistencia de grupos de poder.	Implementar un programa para bajar las emisiones del parque vehicular anualmente y publicar metas.	Implementar un desarrollo urbano sostenible que construya por etapas boulevares y calles completas en los primeros tres años.	Desarrollar programas de capacitación básica y universitaria para promover y cambiar la visión de construcción de infraestructura para peatones.	La actualización de leyes y reglamentos estatales municipales con la Ley General de Cambio Climático.	Publicación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano Sustentable y las Directrices de Desarrollo Urbano para Durango.	Programa de presupuesto para reestructurar que privilegie peatones, vehículos no motorizados y transporte público, moderno y eficiente.	Medición de contaminante atmosférico (PM <sub>2.5</sub> , Dióxido de Carbono, Azufre, Monóxido de Carbono, Ozono y Temperatura).	Barreras arquitectónicas, accesibilidad y facilidad de desplazamientos de peatones.
			No hay programas para bajar las emisiones contaminantes.		Revisión continua del transporte público.	Proyectos de calles completas.			Falta de capacitación en la toma de decisiones.		Contratar empresas de medición de emisiones contaminantes.	Desarrollar programas de capacitación básica y universitaria para promover y cambiar la visión de construcción de infraestructura para peatones.	Foros ciudadanos.	Medición en atención médica relacionada con enfermedades y padecimientos relacionados con emisiones contaminantes.	Medición de atención médica relacionada con enfermedades y padecimientos relacionados con emisiones contaminantes.			

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	POLÍTICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
ESPACIO PÚBLICO	Sincronizar semáforos para evitar congestiones y contaminación.	Esoacios libres de vehículos para facilitar tránsito peatonal y ciclista.	No se atiende	No se atiende.	Modernizar la tecnología de control de semáforos incluidos en presupuesto.	Eliminar el estacionamiento en calle y facilitar en corredores de transporte para propiciar el uso eficiente para las personas.			No existe el interés por parte del gobierno, no se incluye en presupuesto.	Resistencia al cambio por comercio e intereses creados.	Mejorar la circulación en el estado para que en 2 años se actualizara a una ciudadana en 80%.	Planear y operar el espacio público para peatonal y vehicular entre 3 y 6 años para la mancha urbana con presupuesto asegurado.	Ley de Movilidad y Transporte a nivel estatal y municipal para planear, operar y sancionar el mal uso de espacio público.	Ley de Desarrollo Urbano Municipal para planear, operar y sancionar el mal uso de espacio público.	Campaña de sincronización de semáforos para realizar una ciudadana profesionalistas y ONGs en urbanos.	Campaña de difusión de la Ley a través de comités ciudadanos, profesionistas y ONGs en urbanos.	Disminución de tráfico.	Cajones de estacionamiento vehicular liberados.
																	Actualización de semáforos en base en flujo vehicular por hora.	Aumento en seguridad del tránsito peatonal.
CAMBIO CLIMÁTICO	Modernizar el transporte público.	Reducir el uso de vehículos motorizados.	No se atiende	Se están considerando sanciones basadas en los principios de sustentabilidad.	Tener una legislación en movilidad sustentable.	Mayor inversión en el transporte público.			Falta de inversión y planeación en movilidad.	Falta de adopción de mejores prácticas por parte de la ciudadanía.	Mejorar y modernizar el transporte público al 100%; otorgar financiamientos a los usuarios accesibles.	Modernizar las unidades de transporte público en un 50% en un lapso de 3 años.	Crear de una ley de movilidad sustentable con la finalidad de establecer las bases generales en materia de movilidad y transporte público.	Reformar la Ley de Desarrollo Urbano del Estado en materia de movilidad.	Asegurar el financiamiento para el transporte público.	Garantizar el financiamiento para la modernización de las unidades de transporte público.	Revisar periódicamente el presupuesto en materia de transporte a través de las áreas de tránsito y transportes estatales.	Revisar periódicamente el presupuesto en materia de transporte a través de las áreas de tránsito y transportes estatales.
ESPACIO PRODUCTIVO	Brindar seguridad laboral a los operadores del servicio público para evitar riesgos de agresiones, abusos sexuales y robos.	Brindar accesibilidad del servicio de transporte para evitar riesgos de agresiones, abusos sexuales y robos.	Brindar seguridad laboral al operador del servicio público que genere gases con alto grado de contaminación.	Se observan cambios de comportamiento que generan gases con alto grado de contaminación.	Se observan cambios de comportamiento que generan gases con alto grado de contaminación.	Se observan cambios de comportamiento que generan gases con alto grado de contaminación.			Oposición de concesionario a operar el servicio médico y médico de retiro.	Oposición del empleador a aportar recursos al transporte de sus trabajadores.	Asegurar la situación laboral del 50% de los operadores de transporte público en 3 años.	Mejorar el servicio de transporte del Espacio Productivo en un 80% en 2 años.	Ley Estatal de Movilidad y Espacio Productivo que asegure a sus operadores con el servicio de salud y fondo de ahorro para el retiro.	Ley Estatal de Movilidad y Espacio Productivo que asegure a sus trabajadores desde su hogar hasta el centro de trabajo y viceversa.	Concentrar al concesionario mediante los recursos de personal de operación.	Realizar los estudios para el mejoramiento del servicio de transporte.	Disminución de enfermedades de los operadores de transporte.	Cantidad de trabajadores que cuentan con seguro de salud y viceversa.

**Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad**

DURANGO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA PÚBLICA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
											Asegurar la estabilidad económica de los operadores de transporte público en 3 años.						Operadores del servicio de transporte que cuenten con seguro médico y social.	Aseguramiento de la calidad de vida de las familias de los trabajadores.
											Proporcionar seguridad en un 80% a los operadores en 2 años.							

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TAMAUJAPAS - DURANGO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
MOVILIDAD	Ciclovas suficientes y personas utilizan las paradas vehiculares para realizar sus viajes.	Estacionamientos suficientes porque no hay conectividad adecuada entre los otros modos de transporte.	Las pocas ciclovas están mal diseñadas y agravan los otros modos de transporte.	Practicamente no existen estaciones multimodales ya que no se tienen los recursos necesarios de transporte.	Investir en estudios para diseñar ciclovas seguras y que permitan satisfacer las necesidades de los usuarios.	Implementar transporte para definir la necesidad multimodales.			Ciclovas mal diseñadas y no utilizadas.	Ignorar la necesidad de los usuarios.	Dar de ciclovas necesidades para cinco metros en las ciclovas en tres años.	Organizar a la población multimodales, utilizar STI y establecer un periodo de seis años.	Ley de movilidad y desarrollo urbano. Dar certeza jurídica al uso de las ciclovas y obligar a los propietarios de inmuebles a dar espacio para el transporte público.	Ley de desarrollo urbano y transporte. Dar certeza jurídica al uso de las ciclovas y obligar a los propietarios de inmuebles a dar espacio para el transporte público.	Crear un fondo para la movilidad a través de un fideicomiso coordinado por un Instituto o Secretaría de Movilidad.	Campaña estatal de sensibilización a la movilidad de las personas.		Diseñar e implementar ciclovas y estaciones multimodales para mejorar la movilidad.	
VIVIENDA	Reservar territorios para infraestructura de la infraestructura necesaria para desarrollar proyectos.	Reservación de territorio periturbano que permita trayectos en las zonas y mayor dinamismo.	Homologación de la Ley General de Asentamientos Humanos y Territorial y ordenación de la zona urbana y establecimiento de reglas del juego en ciudades.	México de trabajo con sector público.	Aplicación de instrumentos de gestión de suelo como la captura de plusvalías para lograr un stock de vivienda bien localizada.	Incrementar modos de vivienda por medio de parcelas públicas privadas.			Amplios de desarrollo de zonas periféricas y suburbanas.	Prioridad de derechos que consideren particularmente a las personas vulnerables.	Instalación de institutos de vivienda metropolitanos para el desarrollo de zonas periféricas y suburbanas.	Actualización de stock de vivienda por zonas especiales.	Reformar el desarrollo urbano y transporte municipalmente el desarrollo urbano y transporte en la Ley General de Asentamientos Humanos y Territorial.	Actualizar e incorporar nuevos desarrollos en la Ley de Asentamientos Humanos y Territorial.	Los nuevos desarrollos de vivienda deberán ser aprobados por el Instituto Municipal de Movilidad en adición al dictamen de congruencia.	Promoción y creación de institutos municipales de vivienda para la planeación de desarrollo urbano y transporte.	Unidades de vivienda en zonas periféricas y suburbanas.	Porcentaje de personas que viven en zonas periféricas y suburbanas.	
ESPACIO PÚBLICO	Mejor equipamiento de las calles que conecten viviendas con transportes públicos.	Red de espacio público accesible para los usuarios de movilidad no motorizada.	Programa de ampliación de áreas públicas con acciones de concepto de calles completas en acciones actuales.	Red de parques de bienestar y como herramienta de planeación pública para analizar acciones.	Seguir la aplicación de la Ley General de Asentamientos Humanos y Territorial y ordenación de la zona urbana y establecimiento de reglas del juego en ciudades.	Crear las condiciones necesarias para que se genere una red de conectividad.			Degradación del espacio público en el mediano plazo.	Inconformidad de los usuarios comerciales que podría generar impactos negativos.	En las zonas consolidadas de las ciudades se debe de promover acciones que cumplan con accesibilidad universal.	México de trabajo con sector público para mejorar el estado de las condiciones del espacio público.	México de trabajo con sector público para mejorar el estado de las condiciones del espacio público.	Modificar la normativa para considerar la accesibilidad en las acciones de desarrollo urbano y transporte.	Los municipios conformarán un comité de coordinación, preservación y mantenimiento de espacios públicos.		Porcentaje de personas que viven en zonas periféricas y suburbanas.		
CAMBIO CLIMÁTICO	Trabaja con baja emisión de contaminantes.	Infraestructura segura para realizarlos en bicicletas.	Transporte público de menor contaminación y cambio climático.	Emitir planeación de movilidad sustentable.	Armonizar y aplicar criterios en todos los sectores.	Ejecución adecuada de los planes de movilidad sostenibles.			Falta de colaboración de instituciones.	Permitir en vehículos a alta velocidad y se ciclistas.	Mejorar la economía familiar al disminuir los gastos que implican un trabajo fuera de casa.	Mejoramiento de las condiciones de vida de las personas.	Reformar la legislación para mejorar la economía.	Reformar la legislación para mejorar la economía.	Para espacios productivos privados, fomentar los incentivos fiscales.	Programa estatal de desarrollo urbano y cultural.			
ESPACIO PRODUCTIVO	Priorizar el trabajo desde casa.	Ciclovas seguras para empleados que van al centro de trabajo.	Ninguna.	Falta de atención a nivel estatal y problema de diseño de ciclovías en trabajadores.	Legislar difundir y concientizar a nivel estatal sobre la importancia de trabajar en casa, implementar medidas de seguridad y condiciones de trabajo que permitan mejorar la productividad.	Construcción de carriles exclusivos para bicicletas y motocicletas.			Falta de compromiso en el trabajo y desconianza del patrono.	Mala planeación de las acciones de desarrollo urbano y transporte.	Mejorar la economía familiar al disminuir los gastos que implican un trabajo fuera de casa.	Mejoramiento de las condiciones de vida de las personas.	Reformar la legislación para mejorar la economía.	Reformar la legislación para mejorar la economía.	Para espacios productivos privados, fomentar los incentivos fiscales.	Programa estatal de desarrollo urbano y cultural.			

**Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad**

TAMAULIPIPAS - DURANGO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
											Aumentar la calidad de vida de las personas trabajadoras y sus familias.	Mejorar la salud pública que puede ser parte de una estrategia de combate a la criminalidad.			Para el sector público, establecer una estrategia de medición del desempeño de las unidades operativas para tener un diagnóstico de las actividades que se realizan desde el hogar.	Programa de apoyo a la cultura física y al deporte, a partir del uso de vehículos no automotores.		

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad  
COAHUILA



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2
<b>MOVILIDAD</b>	Amorzar la calidad de vida en el espacio urbano municipal	Desarrollar y aplicar el modelo de calle completa	Se está aplicando el modelo de calle completa interior y se está modificando el reglamento de movilidad	Hay un plan piloto pero a nivel estatal no ha iniciado su desarrollo.	Formar un marco normativo en la materia a nivel municipal	Contar con una gestión social del primer nivel de movilidad urbana.			Que no se cumpla la norma	Que la norma no impulse la cultura de la completa	Mejorar la prestación del servicio de transporte público	Fomentar el concepto de calles completas de parte de los prestadores del servicio de transporte público.	Reglamento de la Ley estatal y movilidad sustentable y reglamento en la materia	Leyes estatales y locales en materia de desarrollo urbano	Prevenir en la ley de financiamiento para el municipio de actualizar su presupuesto con vivienda assequible.	Elegir a cargo del gobierno la movilidad y a partir de ahí prevenir en leyes estatales en partidas para la infraestructura de calle completa.	Desarrollo del modelo de calle completa. Medir el número de quejas de usuarios de servicios de transporte público y frecuencia.	Impacto en la calidad de vida a través de usuarios de servicios de transporte público y frecuencia.
<b>VIVIENDA</b>	Vivienda assequible localizada en zonas urbanas consolidadas.	Vivienda a mediano y largo plazo de las fuentes de trabajo	Zonificación / uso de suelo que se modifica a los terrenos privados.	No hay regulación de suelo inmobiliario.	Vigilancia del uso del suelo y servicios por un organismo regulador.	Instrumentos de gestión y regulación urbana.		Corrupción en la gestión de uso de suelo.	Especulación en vivienda bien localizada.	Construir el 100% de viviendas en nuevas áreas consolidadas.	El 100% de la vivienda que se construye.	Ley de Asentamientos Humanos. Ordenamiento territorial y desarrollo urbano en la que se define una tierra diferencial del pedregal para desarrollo.	Ley de Fomento al desarrollo urbano. Condicionar la asignación de presupuesto del municipio al desarrollo del transporte público.	Esquema de financiamiento para el municipio de actualizar su presupuesto con vivienda assequible.	Ley presupuestaria. Condicionar la asignación de presupuesto del municipio al desarrollo del transporte público.	Porcentaje de vivienda social en áreas consolidadas.	Porcentaje de personas menores de 30 años que viven en vivienda social.	
<b>ESPAIO PÚBLICO</b>	Propiciar banquetas que conecten y socializan, que la banqueta sea una extensión del espacio público y que se socialicen.	Espacio público para ciudadanos, servicios y diferentes zonas de la ciudad para vivir la calidad de vida.	No hay atención pública, no hay proyecto integral para la ciudad. Las ciudades no tienen proyectos de renovación de espacio público.	Ciudades comparadas para proponer el espacio público. Ciudad dispersa, policéntrica, no hay banqueta.	Ampliar banquetas universales	Compartar la información de movilidad, hábitos y comportamientos en el espacio público.		No genera el espacio público integral.	No hay un proyecto integral.	Calle completas compactas.	Desarrollar un modelo de espacio público y veredas.	Incrementar los espacios públicos.	Norma para el desarrollo de banquetas, los conceptos para calles completas y banquetas universales.	Norma para los espacios públicos y veredas universales.	Generar espacios de ciudadanía, foros con profesionales para generar normas, leyes y técnicas para banquetas universales completas.	Participación ciudadana en foros, comités, foros participativos para municipalidades para generar normas y leyes.	Medir el número de banquetas universales y calles completas.	Incremento del número de banquetas universales y calles completas.
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Transporte público sustentable para reducir emisiones y contaminar menos.	Infraestructura para movilidad no motorizada generar mayor seguridad y utilizar menos el auto.	No se está atendiendo.	Recientemente se comenzó a tomar proyectos de ciudades.	Medir la que genera con una encuesta con todos los usuarios de transporte públicos.	Calles completas.		Mala calidad deficientes.	Mala calidad de recursos.	Mala calidad de trabajos o de actividades concurrentes que no destruyen preferenciales.	Desarrollar proyectos de espacios públicos integrales e incluirlos en la normativa.	Desarrollar una política para espacios públicos. Normar los nuevos desarrollos.	Programas de infraestructura para la calidad del aire.	Ejecutar programas de infraestructura para la calidad del aire.	Ejecutar programas en los estados.	Condiciones de trabajo con sectores productivos.	Porcentaje de emisiones por año.	Medición del crecimiento de desplazamientos para la satisfacción de productivos.
<b>ESPAIO PRODUCTIVO O</b>	Zonificación productiva de la ciudad	Acortar desplazamientos con fines productivos.	No se atiende.	Actualmente se atienden grandes desplazamientos productivos.	Confirmando de la ciudad en subsectores urbanos productivos.	Fortalecimiento de emprendimientos productivos.		Generar un desequilibrio productivo en el desarrollo urbano generando problemas de movilidad.	Se puede generar una desigualdad en algunas ciudades.	Demolición de vehículos particulares.	Que existan calles más anchas y seguras.	Actualización de programas de desarrollo urbano y servicios.	Adaptación de programas estatales y federales para la inversión productiva en las zonas.	Posición del programa de desarrollo urbano, a través de los comités y consejos.	Condiciones de trabajo con sectores productivos.	Cantidad de personas que se desplazan para satisfacer sus necesidades productivas a otras zonas.	Medición del crecimiento socioeconómico.	

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



CHIQUAHUA - DURANGO

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA 1	POLÍTICA PÚBLICA 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
<b>MOVILIDAD</b>	Una carretera para la comunidad indígena de San Francisco de los Rios, Durango. Así como, se requieren beneficios como energía eléctrica, agua potable y agua caliente. Hoy no los tenemos.	La ciudad necesita un desarrollo a movilidad sustentable y el desarrollo de la infraestructura que se embolque al auto como un medio de transporte que sea un beneficio para la calidad de vida, un mejor ambiente, una movilidad accesible para todos.	No se atiende, no se atiende a las necesidades del desarrollo de las infraestructuras de transporte que se atiende a esta visión.	No existe una ley que permita el desarrollo de las infraestructuras de transporte que se atiende a esta visión.	Funcionarios estatales que permitan el desarrollo de las infraestructuras de transporte que se atiende a esta visión.	Destinar recursos para el desarrollo de las infraestructuras de transporte que se atiende a esta visión.			Materiales de construcción para la construcción de carreteras.	Falta de atención a las necesidades de los principios de movilidad sustentable.	En 2 años, al menos el 50% de las carreteras actuales se mejoran con infraestructura de movilidad sustentable.	En 2 años, al menos el 50% de las carreteras actuales se mejoran con infraestructura de movilidad sustentable.	Mejorar leyes de esta Ley para incluir un apartado sobre movilidad rural.	Mejorar leyes de esta Ley para incluir un apartado sobre movilidad rural.	Crear un manual de movilidad sustentable para la infraestructura de movilidad sustentable de las comunidades de SEDATU.	Atene al abandono de las funciones de los gobiernos y habitantes para el desarrollo de un plan de movilidad sustentable para la infraestructura de movilidad sustentable de las comunidades de SEDATU.	Plan conjunto entre gobierno y habitantes para el desarrollo de un plan de movilidad sustentable para la infraestructura de movilidad sustentable de las comunidades de SEDATU.	Tiempo de trabajos	Incremento en el transporte no motorizado.
<b>MOVILIDAD II</b>	Desplazamiento con vehículos no motorizados. Atender cambio climático evitando la contaminación.	Modernización del transporte público en modalidad de buses.	La reforma a la ley no se encuentra en estudio en el Congreso.	Se ha atendido y no hay respuesta en los acuerdos organizados por falta de atención moderna.	Infraestructura y equipamiento de ciclovías.	Normativa para establecer negociaciones con los actores involucrados sobre el financiamiento y operación.			No contar con los recursos suficientes para implementar una red completa de ciclovías en la ciudad.	No llegar a los consensos suficientes para la organización y operación de un sistema moderno que beneficie a los usuarios.	Ciudad con mejor calidad del aire.	Desplazar el uso del automóvil.	Recursos financieros de transporte no motorizados.	Impulsar desde el Congreso Local el uso de Egresos, presupuesto al mejoramiento del transporte público.	Lograr campañas de difusión cultural vial y de movilidad.	Lograr que las organizaciones de transporte sean más sólidas para obtener financiamiento para la adquisición de vehículos ecológicos.	Número de accidentes con ciclistas involucrados.	Reducción de tiempo origen-destino.	
		Los vehículos que circulan actualmente no cumplen con las necesidades actuales de la población.									Ciudadanos más saludables.	Unidades nuevas incluyentes.					Aún para mejorar adaptación de infraestructura.		
<b>VIVIENDA</b>	Planificación y desarrollo de espacios públicos para asegurar la conectividad universal para todos los habitantes que les permita a todos disfrutar de los beneficios de la ciudad.	La vivienda debe estar vinculada al transporte público para aumentar la movilidad y reducir el uso del automóvil.	Actualización de la Ley de Desarrollo Urbano para contención de desarrollos que no favorecen la conectividad.	Se está trabajando en la actualización del transporte público.	Actualización de reglamentación.	Se está poniendo en marcha la Ley de Desarrollo Urbano y el transporte.			Intereses particulares de algunos sectores se pueden oponer a la legislación en la materia.	Prestadores de servicios al transporte público.	Mejorar la movilidad con terminación de la Ley de Desarrollo Urbano y puesta en marcha de la Ley de Desarrollo Urbano. Se requiere invertir millones.	Terminar con la Ley del Transporte Urbano y la Ley del BRT.	Publicación de la Ley de Desarrollo Urbano en Chihuahua.	Publicación de la Ley de Desarrollo Urbano en Chihuahua.	Terminar con la Ley del Transporte Urbano y la Ley del BRT.	Aplicación de incoherencias y fiscales, y el marco jurídico regulatorio.	Poner en marcha un programa de difusión de programas de inversión en movilidad.	Porcentaje de conectividad / viviendas con acceso a red vial para mejorar la movilidad en la calle completa.	Frecuencia del servicio y tiempo de trabajo.
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Una mejor planificación de espacios públicos, con todas las personas tengan acceso a los mismos.	Identidad de espacios públicos, los espacios públicos se instalan en la población sean accesibles a los habitantes.	Hacen falta consultas y participación al respecto.	Falta de atención real de los espacios públicos de la población.	Desarrollador de vivienda debe diagnosticar sobre las necesidades de la población.	Convocar a foros públicos y participativa.			Falta de utilización de espacios públicos.	Falta de participación ciudadana.	Realizar una consulta cada 6 meses.	Elaboración del Reglamento de Desarrollo Urbano.	Elaboración del Reglamento de Desarrollo Urbano.	Contemplar en el Presupuesto de Egresos de la Federación para la creación y recuperación de espacios públicos.	Estrecha aplicación y promoción de acciones de concientización del regulador y sus beneficiarios.	Fomentar un programa social para el mejoramiento de espacios públicos en una política pública.	Destinar un presupuesto para la rehabilitación y creación de los espacios públicos.	Seguridad	
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Emisiones altas de gases de efecto invernadero. Las emisiones de vehículos contribuyen a las causas del cambio climático.	Políticas de movilidad que fomenten un uso eficiente del vehículo. Para utilizar el vehículo, que sea de forma eficiente o utilizar el transporte público.	No se está atendiendo, hace falta una normativa y acciones públicas para atender las necesidades.		Lagislación.				Obtención de muchos vehículos en mal estado y sanciones.	Realizar talleres de espacios públicos accesibilidad universal en un periodo de 3 años.	Congreso Local armonice la ley de Cambio Climático del Estado para la aplicación de políticas públicas de la mitigación y cambio climático. Actualización de ley y reglamento.	Campañas de uso frecuente del transporte público.	Campañas de uso frecuente del transporte público.	Financiamiento al programa Escobici.	Medición de la calidad del aire.	Número de vehículos en circulación.			
					Programas como "Hoy No Circular"						Promoción y difusión de la Ley de Cambio Climático en Estados.								

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad  
CHIHUAHUA - DURANGO



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	Política Pública 1	Política Pública 2	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	
ESPAÑO PROACTIV O	Modelo productivo comercial residencial, con el poder adquisitivo de la población por debajo de la calidad de vida de los habitantes promoviendo modelos responsables.	Diseñar políticas de desarrollo urbano con el poder adquisitivo de la población por debajo de la calidad de vida de los habitantes promoviendo modelos responsables.	Se esta realizando una iniciativa de ley que pretende atender cada una de las problemáticas	Se presenta una iniciativa de ley, Estudios de ley completos en los diferentes niveles sociales.	La aprobación y puesta en marcha de la Ley de Transporte y Movilidad				Presencia al nivel de cultura	Falta de adquisición	Cambio de cultura con la implementación y la obligatoriedad a través de los medios y el grupo	Contar con un marco regulatorio que permita la movilidad y accesible al público en general a corto plazo.	Implementar la aplicación de la evaluación de los impactos de los desarrollos urbanos	Participación en el desarrollo de la movilidad	Comparación e identificación de las dependencias ante la autoridad competente.	Campañas intensivas de difusión en medios de comunicación, escuelas, centros comerciales y parques.		Porcentaje de desarrollo de los centros asociados al tiempo de traslado.	Funcionalidad para usuarios y transportistas.
									Inequidad en la competencia		El costo será en función de la omisión que se le dé.	Generar condiciones para mejorar los medios de transporte y la aplicación de políticas de movilidad que incluyan a corto y mediano plazo.							



# **ANEXO 2**

## **Sistematización de las instituciones identificadas**

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS

MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPALES	PRIVADAS	NUEVAS
GUANAJUATO	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Congreso Estatal	Tesorería Municipal	IMT, Instituto Mexicano del Transporte	Instituto para la Evaluación de Incentivos Fiscales
	CONACUA, Comisión Nacional de Agua		Instancias municipales de movilidad		Observatorio Ciudadana de Accesibilidad
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano		IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación		Institución del Espacio Público y Normatividad Urbana
	Congreso de la Unión		Instituto de Vivienda Municipal		
	SAT, Servicio de Administración Tributaria				
	INECC, Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático				
	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana	IQT, Instituto Queretano del Transporte	Dirección de Movilidad Municipal		Organismo de Evaluación de la Política Pública de Movilidad
	INMUJERES, Instituto Nacional de las Mujeres	Procuraduría Ambiental Estatal	Secretaría de Desarrollo Urbano Municipal		Instituto Ciudadano de Movilidad Municipal
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales		IPLANEG, Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato		CONSEJO Integrado por IMPLAN - Movilidad y Obras Públicas
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano		Secretaría de Desarrollo Municipal		CONSEJO Integrado por el Instituto de Planeación, Medio Ambiente y Desarrollo Urbano
GUANAJUATO QUERÉTARO	PROFEPA Procuraduría Federal de Protección al Ambiente		Predial y Catastro		Ministerio Nacional de Seguridad Vial
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transporte		Secretaría de Obras Municipales		
	SE, Secretaría de Economía		Secretaría de Economía Municipal		
	CONEVAL, Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social				
	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana	SSC, Secretaría de Seguridad Ciudadana de Querétaro	IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación	ITDP Mexico	Secretaría de Desarrollo Urbano y Espacio Público
	CFE, Comisión Federal de Electricidad	IQT, Instituto Queretano del Transporte	SOPM, Secretaría de Obras Municipales	QIZ	Observatorio Ciudadano de Movilidad
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	SSC, Secretaría de Seguridad Ciudadana de Querétaro		IMT, Instituto Mexicano del Transporte	Instituto Estatal de Planeación y Evaluación
	INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía	Secretaría de Movilidad		Logistix-Lab	Comité Técnico de Validad
	CNDH, Comisión Nacional de Derechos Humanos	SEDESO, Secretaría de Desarrollo Sostenible de Querétaro		CANACO, Cámara Nacional de Comercio	Consejos de Concertación Ciudadana
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	SSA, Secretaría de Salud del Estado		Asociación Estatal de Comerciantes	
QUERÉTARO - AGUAS CALIENTES	CONACUA, Comisión Nacional de Agua	Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del Estado			
		DDHORO, Defensoría de los Derechos Humanos de Querétaro			
		SeDeSu, Secretaría de Desarrollo Sustentable			
		PEPMA, Procuraduría Estatal de Protección al Medio Ambiente			
	FIOMA, Fideicomiso Queretano para la Conservación del Medio Ambiente				
	Comisión Estatal del Agua				

<b>Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad</b> <b>LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS</b>					
MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPALES	PRIVADAS	NUEVAS
<b>SAN LUIS POTOSÍ</b>	Congreso de la Unión	CEDH, Comisión Estatal de Derechos Humanos	SSP Municipal	IMCO	
	INECI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía	SECOP	Tesorería Municipal		
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Gobierno del Estado	Instituto de Movilidad		
		Secretaría de Movilidad	Secretaría de Desarrollo Urbano Municipal		
			IMPLAN Instituto Municipal de Planeación		
			Instituto de Vivienda		

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS

MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPALES	PRIVADAS	NUEVAS
MORELOS	SSA, Secretaría de Salud	Secretaría de Movilidad y Transporte	Dirección General de Planeación Estratégica	Sociedad Civil	
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Secretaría de Planeación			
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano				
	Congreso de la Unión				
	SEP, Secretaría de Educación Pública				
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transporte				
	FOR, Fiscalía General de la República				
	INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía				
	SECTUR, Secretaría de Movilidad y Transporte	Dirección de Movilidad	Dirección de Movilidad	WPI, World Resources Institute	
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transporte	Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano	Ayuntamiento	Productores comerciales de vehículos	
COLIMA	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana	Órgano Superior de Auditoría y Fiscalización Cdbernamental del Estado	Instituto de Planeación del Ayuntamiento	Empresas de transporte	
	CNDH, Comisión Nacional de Derechos Humanos	Secretaría de Obras Públicas			
	STPS, Secretaría del Trabajo y Previsión Social	Instituto de Planeación de Nayarit			
	ASF, Auditoría Superior de la Federación	Secretaría de Movilidad			
	SSA, Secretaría de Salud	Secretaría de Gobierno			
	SE, Secretaría de Economía	Secretaría de Seguridad			
	UNAM Instituto de Ecología e Ingeniería				
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales				
	CONAGUA, Comisión Nacional del Agua	Secretaría de Obras Públicas y Desarrollo Urbano		CONAVI, Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda	
	Secretaría del Bienestar	Secretaría de Finanzas		Observatorio Nacional de Seguridad Vial y Movilidad	
NAYARIT	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Congresos Locales			
	CONEVAL, Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social	Secretaría de Planeación y Presupuesto			
	INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía	Secretaría de Finanzas de Nayarit			
	SE, Secretaría de Economía	Secretaría de Movilidad de Nayarit			
		Instituto de Tecnología de Nayarit			
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transporte	Secretaría de Obras Públicas, Desarrollo Urbano y Vivienda	Dirección Municipal de Desarrollo Urbano		
TLAXCALA	INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía	Secretaría de Comunicaciones, Movilidad y Transporte			
	CONAGUA, Comisión Nacional del Agua	Secretaría de Planeación y Finanzas			
	Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural	Secretaría de Obras Públicas			
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Coordinación General de Ecología			

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS



MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIAPALES	PRIVADAS	NUEVAS
TLAXCALA	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Comunicaciones y Transportes			
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Secretaría del Medio Ambiente de Tlaxcala			
	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana				
HIDALGO	Banca de Desarrollo	Congreso Estatal de Hidalgo	Presidencia municipal	Organizaciones de la Sociedad Civil	Visitadores del Medio Ambiente Descentralizados
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Contraloría Estatal	Comisión de Presupuesto Participativo	CONAVI, Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda	
	SEGOB, Secretaría de Gobernación	Auditoría Superior del Estado	IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación	Academia	
	BANOBRAS	Secretaría de Movilidad y Transporte		Comités de Obra o Beneficiarios	
	Secretaría del Bienestar	Secretaría de Finanzas			
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Congreso Estatal			
	SETUR, Secretaría de Turismo	Secretaría de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial			
	CONEVAL, Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social				

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS



MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPALES	PRIVADAS	NUEVAS
	SFP, Secretaría de la Función Pública	Secretaría de Planeación	Dirección de alumbrado	Sistema de Bicicletas Públicas	Centro de Estudios Económicos de Transporte
	Congreso de la Unión	Secretaría de Salud	Tránsito Municipal	AC de Ciclistas	Instituto de Tecnologías para la Movilidad
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Secretaría de Ordenamiento Territorial y Obras Públicas	Parques y Jardines		Instituto de Estudios de la Movilidad
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Secretaría de Planeación y Finanzas	Dirección de Programación		Observatorio del Desarrollo Urbano
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Policía Estatal	Subdirección de Ejecución Fiscal		
		SFP Tabasco	Contraloría municipal		
		Instituto para la Construcción y Observación de la Obra Pública en Yucatán	IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación		
		SSP, Secretaría de Seguridad Pública	Unidad de Desarrollo Sustentable		
		Secretaría de Desarrollo Sustentable	Dirección de Desarrollo Urbano		
		Órgano Superior de Fiscalización del Congreso del Estado	Dirección de Obras Públicas Municipal		
			Dirección de Servicios Públicos Municipales		
			Coordinación de Movilidad Sustentable Municipal		
	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Instituto de Vivienda de Yucatán	Espacios públicos, servicios públicos y obras públicas	Empresas de Telecomunicaciones	
	INDAABIM, Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales	Secretaría de Obras Públicas	Catastro	Academia e investigación	
	CFE, Comisión Federal de Energía Económica	Secretaría de Educación	Desarrollo Urbano Municipal	ONG	
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Secretaría de Desarrollo Sustentable	Dirección de Policía Municipal	Laboratorio Urbano	
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Junta de Agua Potable de Yucatán	Cabildo	Sindicatos	
	STPS, Secretaría del Trabajo y Previsión Social	Congreso del Estado	IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación	Cámara de Comercio	
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial			
	SEP, Secretaría de Educación Pública				
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentable	Consejo Ciudadano	CONAVI, Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda	Secretaría Federal de Seguridad Vial
	CONAVI, Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda	Congreso del Estado	Contraloría municipal	Observatorios y Consejos Ciudadanos	Comisión de Seguridad Vial en Congresos Locales
	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Instituto de Vivienda	IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación		Regidores de Movilidad y Seguridad Vial
	CONEVAL, Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social		Secretaría de Desarrollo Urbano Ecológico		Dirección General de Movilidad y Transporte
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público		Patronato, Centro Histórico		Instituto de Vivienda Municipal
	Congreso de la Unión				
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano				

### QUINTANA ROO

### YUCATÁN

### TABASCO

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS



MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPALES	PRIVADAS	NUEVAS
BAJA CALIFORNIA SUR	Secretaría del Bienestar	Instituto de Vivienda del Estado	Dirección Municipal de Desarrollo Social	Deribando Límites	
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transporte	Dirección de Obras Públicas	Dirección General de Transporte	Pies Cabeza y Corazón	
	Instituto Nacional de Personas Adultas Mayores	Dirección de Infraestructura Urbana y Movilidad	Dirección General de Transporte Público	Zofemat	
	SENER, Secretaría de Energía	Congreso del Estado	Dirección General de Desarrollo Urbano y Ecología	Sociedad de Historia Natural NIPARAJA	
	CONAGUA, Comisión Nacional del Agua	Administración Portuaria Integral	Auntamiento Municipal	Colegio de Arquitectos de La Paz	
				COPARMEX, Confederación Patronal de la República Mexicana	
				EMPRHOTUR	
				CANACO, Cámara Nacional de Comercio	
				CCE, Consejo Coordinador Empresarial	
				Colegio de Ingenieros	
SINALOA	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Desarrollo Social	Dirección de Ecología	Asociaciones Civiles	
	SEP, Secretaría de Educación Pública	Secretaría de Movilidad del Estado	Ayuntamiento	Observatorios Académicos	
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Gobernación	Dirección de Seguridad Pública	Asociaciones Civiles en Defensa del Medio Ambiente	
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Congreso Estatal de Sinaloa	Instituto Municipal de Vivienda	Cámaras Empresariales	
				Alianza de Auto transporte de Pasajeros del Estado de Sinaloa	
				Alianza por la Movilidad AC	
				Red de Organizaciones por la Movilidad	
				Ensenada Se Mueve	
				Laboratorio de Innovación para la Ciudad	
				Comité Técnico Ambiental	
BAJA CALIFORNIA	CONAPRA, Comisión Nacional de Prevención de Accidentes	SPA, Secretaría de Protección al Medio Ambiente	Dirección Municipal de Transporte de Tijuana		
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano	Dirección de Tránsito		
	SEP, Secretaría de Educación Pública		Prevención de Accidentes		
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales		Sistema Municipal de Parques		
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público		Secretaría de Seguridad Pública Municipal		
			Sistema Municipal de Transporte		
			IMPLAN Instituto Municipal de Planeación		
			Dirección de Protección al Medio Ambiente		
				REDSPIRA	

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS

MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPALES	PRIVADAS	NUEVAS	
<b>BAJA CALIFORNIA</b>	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Congreso del Estado	Dirección de Administración Urbana		Comisión Nacional de Movilidad Sustentable	
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Contraloría del Estado	Sistema Integral de Transporte de Tijuana		Observatorio Estatal de Movilidad Sustentable	
	Congreso de la Unión	Secretaría de Hacienda	Sistema Municipal de Transporte		Secretaría de Movilidad Sustentable	
	BANOBRRAS	IMPULSOR	Dirección de Seguridad Municipal		Instituto Estatal de Movilidad Sostenible y Transporte	
	SADER, Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural	Dirección General de Transporte	Cabildo	Colegio de Arquitectos	Empresas de Generación Urbana	
	DIF NACIONAL, Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia	DIF Estatal	Instituto Municipal de Ecología	Organizaciones Civiles	Consejo Municipal de Movilidad Sustentable	
	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana	Universidades Estatales	Dirección de Tránsito Municipal	Hermosillo Cómo Vamos	Dirección de Desarrollo Sustentable en IMPLAN	
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Secretaría de Salud	Alcaldías	Tesorería		
		Oficina de Gobernador	COMUDIS, Consejo Municipal para la Discapacidad	IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación		Dirección de Movilidad en IMPLAN
		CONADIS, Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad		COMUDIS, Consejo Municipal para la Discapacidad		COPARMEX, Confederación Patronal de la República Mexicana
					CANACINTIPA, Cámara Nacional de la Industria de la Transformación	
					CANACO, Cámara Nacional de Comercio	
					Colegio de Arquitectos	

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS



MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPIALES	PRIVADAS	NUEVAS
OAXACA VERACURZ	SHP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público Congreso de la Unión	Secretaría de Medio Ambiente Tránsito	Regiduría de Ecología Regiduría Municipal de Hacienda	CIZ Cámara de Colegios Estatales	Dirección de Movilidad Municipal Dirección de Seguridad Vial Municipal
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Catastro del Estado	Desarrollo urbano	Sindicato de Trabajadores del Estado	Subsecretaría de Planeación Urbana y Movilidad
	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable	Regiduría de Desarrollo Urbano	Comité Metropolitano de Movilidad	Dirección de Movilidad No Motorizada
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Comisión Estatal de Vivienda	Municipio de Oaxaca de Juárez	Colegio de Arquitectos e Ingenieros	
	BANOBRAS	Congreso Local	Unidad Jurídica, Regiduría de Agencias y Colonias Fiscales Municipales	Cámara de Comercio	
OAXACA CHIAPAS	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Secretaría de Movilidad del Estado de Oaxaca		Colegios de Ingenieros del Estado	Secretaría de Desarrollo Urbano y Asentamientos Humanos
	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana	Secretaría de Infraestructura y el Ordenamiento Territorial Sustentable		Asociaciones de Transportistas del Estado	Instituto de Mejora del Espacio Público
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Secretaría de Medio Ambiente, Energías y Desarrollo Sustentable		Sindicato de Transportistas	
	SSA, Secretaría de Salud	ACABUS	Obras Públicas		Secretaría de Movilidad
GUERRERO	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Secretaría de Seguridad Pública	Tránsito		Comisión de Movilidad y Transporte en el Congreso
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Administración y Finanzas			
	SHP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Contraloría del Estado			
	SEGOB, Secretaría de Gobernación	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Humanos			
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	COPLADEC, Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Guerrero			
	CONEVAL, Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social				
OAXACA	SEDESOL, Secretaría de Desarrollo Social				
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Órgano Superior de Fiscalización	Centro Histórico	Sociedad Civil	Rescate y Mejora de Espacios Públicos
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Contraloría de Estado	Dirección de Desarrollo Social y Humano	Cámaras Patronales	Consejo de Movilidad Urbana
	CONAGUA, Comisión Nacional del Agua	Secretaría de Infraestructura y Ordenamiento Territorial Sustentable	Regidurías de Vialidad y Transporte		IMPLAN Instituto Municipal de Planeación
	PROFEPA, Procuraduría Federal de Protección al Ambiente	Secretaría de Medio Ambiente, Energías y Desarrollo Sustentable	Dirección de Obras Públicas Municipales		Instituto Metropolitano de Movilidad
	SHP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Secretaría de Finanzas	Regidurías de Ecologías		Procuraduría Ambiental Estatal
	Protección Civil	Secretaría de Seguridad Pública	Contraloría Municipal		
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Instituto Estatal de Seguridad Pública	Alcaldías Municipales		
	Congreso de la Unión	Servicios de Salud de Oaxaca	Regiduría de Educación		

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS

MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPALES	PRIVADAS	NUEVAS
	FOV/ISSSTE, Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado	Secretaría de Gobernación	Autoridades Agrarias		
	SSA, Secretaría de Salud		Dirección de Planeación		
	INAH, Instituto Nacional de Antropología e Historia		Dirección Municipal de Seguridad Vial		
	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores		Autoridades Agrarias		
	SEP, Secretaría de Educación Pública				
	SEMOVI, Secretaría de Movilidad y Transporte				
	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Secretaría de Educación del Estado	Comisión de Seguridad Ciudadana de Morelia		Secretaría de Planeación y Movilidad del Estado de Michoacán
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	SSA, Secretaría de Salud	IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación		Secretaría de Ordenamiento Territorial
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	CONAFOR, Comisión Nacional Forestal	Secretaría de Urbanismo y Obra Pública		Coordinación del Sistema Integrado de Transporte
	SEP, Secretaría de Educación Pública	COFOM, Comisión Forestal del Estado de Michoacán	Comisión Municipal de Derechos Humanos		
	PROFEPA, Procuraduría Federal de Protección al Ambiente		Salubridad Municipal		Dirección de Educación Ambiental
	CONACUA, Comisión Nacional del Agua				
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales				

## MICHOACÁN

## OAXACA

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS



MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPIALES	PRIVADAS	NUEVAS
CHIHUAHUA	Congreso de la Unión	Secretaría de Obras Públicas	Servicios Públicos Municipales	Instituciones de Evaluación Superior	Secretaría de Movilidad
	FIFOME	Instituto del Cultura del Estado	Secretaría de Obras Públicas	WIR	Secretaría de Desarrollo Urbano
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Secretaría de Desarrollo Urbano	IMPLAN Instituto Municipal de Planeación	Banco Mundial	Procuraduría Estatal de Protección al Medio Ambiente
	INFONAVIT Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Comisión Estatal de Suelo y Vivienda	Secretaría de Salud	CANADEVI, Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda	Secretaría de Ordenamiento Territorial
	INSUS, Instituto Nacional del Suelo Sustentable		Instituto Municipal de Arte y Cultura		
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales		Subdirección de Vialidad		
	BANOBRA		Dirección de Desarrollo Social y Municipal		
	SE, Secretaría de Economía	Secretaría de Medio Ambiente	Dirección General de Obras Públicas		Instituto Nacional del Federalismo
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Secretaría de Desarrollo Económico	DCMA		Secretaría de Movilidad
	BANOBRA	Congreso Estatal	Ordenamiento Territorial y Urbanismo		Secretaría de Desarrollo Urbano Estatal
DURANGO	Ejecutivo Federal				Instituto Nacional de Planeación
	ASF, Auditoría Superior de la Federación				
	Congreso de la Unión				
	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores				
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales				
	SSA, Secretaría de Salud				
	Secretaría del Bienestar	Contraloría Estatal	Instituto Municipal de Arte y Cultura		Instituto Nacional para la Movilidad
	INSUS, Instituto Nacional del Suelo Sustentable	Secretaría de Desarrollo Urbano		Organismos Especializados	Comisión Interdisciplinaria para la Promoción de la Bici
	BANOBRA	Congresos Estatales			
	INMUJERES, Instituto Nacional de las Mujeres	Instituto de Movilidad			
TAMAULIPAS	CONEVAL, Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social	Secretaría de Salud			
	Congreso de la Unión				
	SSA, Secretaría de Salud				
	SE, Secretaría de Economía				
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público				
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano				
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes				
	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores				
	BANOBRA	Comisión Estatal de Suelo y Vivienda	Dirección Municipal de Desarrollo Urbano	ITDP	Secretaría de Movilidad y Transporte
	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Secretaría de Finanzas y Administración	Dirección Municipal de Tránsito	Observatorio Nacional de la Calidad del Aire	Organizaciones No Gubernamentales
COAHUILA					

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS

MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPALES	PRIVADAS	NUEVAS
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Subsecretaría de Movilidad y Transporte		ONU Agenda 2030	Secretaría de Combate al Cambio Climático
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Secretaría de Recursos Naturales y Medio Ambiente			Secretaría de Denuncia Pública
	Congreso de la Unión	Secretaría de Obras Públicas			Consejo Estatal Ciudadano
	IMSS, Instituto Mexicano del Seguro Social				Instituto de Políticas Públicas de Desarrollo
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales				Instituto de Proyectos Estratégicos
<b>COAHUILA</b>					Secretaría para el Desarrollo Metropolitano

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS



MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPIALES	PRIVADAS	NUEVAS
<b>NUEVO LEÓN</b>	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Secretaría de Gobierno del Estado	Institutos Municipales de la Mujer	Cómo Vamos Nuevo León	Oficialía de la Bicicleta
	Congreso de la Unión	Parques y Vida Silvestre	IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación	Bosque Urbano Mixto	Autoridades del espacio público y propiedad
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Sistema Integral de Tráfico Metropolitano	Secretaría de Vialidad y Transporte	Wikipolitica	Mecanismo de visión y empoderamiento social
	INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad	Vertebra	
	ASF, Auditoría Superior de la Federación	Consejo Estatal de Personas con Discapacidad	Secretaría de Movilidad Municipal	Instituto Ciudadano de la Calidad del Aire	
		Red Estatal de Autopistas	Secretaría de Obras Públicas	Asamblea Coambiental	
		Congreso Estatal	Tesorería Municipal	Movimiento en Defensa de la Tierra Madre	
		Sistema de Caminos Nuevo León		Distrito TEC	
				Distrito Valle Campestre	
				Consejo Cívico	
<b>NUEVO LEÓN</b>	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Agencia para la Modernización del Sistema de Transporte	Secretaría de Movilidad y Transporte	Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial	Secretaría de movilidad del Estado
	INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía	Consejo Estatal de Transporte	Instituto Municipal de Vivienda	MOVAC	Mecanismo de Visión y Empoderamiento Social
	Congreso de la Unión	Congreso del Estado		La Banqueta se Respeta	Observatorio de la Movilidad
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales			Consejo Cívico	Autoridad del Espacio Público y la Movilidad
<b>ESTADO DE MÉXICO</b>				WWF ACA	Secretaría de Movilidad
				Pueblo Biciatero	
	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Secretaría de Gobierno del Estado	Tesorería para el Desarrollo Urbano	IMPLAN METROPOLITANO Instituto de Municipios para la Planeación	
	BANOBRAS	Congreso Estatal		Secretaría de Movilidad	
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Agencia para la Modernización del Sistema de Transporte		Agencia de la Calidad del Aire	
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Secretaría de Desarrollo Sustentable		ONU HABITAD	
	PEMEX, Petróleos Mexicanos	Instituto de la Mujer		Agencias Internacionales	
	SEGOB, Secretaría de Gobernación	Secretaría de Infraestructura		Banco Mundial	
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales			Transportistas	
				Empresarios	
				Observatorio de la Calidad del Aire	
				PNUMA	
	Congreso de la Unión	Secretaría de Gobierno del Estado	Ayuntamientos	COPARMEX	IMPLAN, Autónoimo Instituto Municipal de Planeación Autónoimo
Secretaría del Bienestar	Secretaría de Trabajo	Contraloría Municipal	Laboratorio del Espacio Público	Consejo Estatal de Vigilancia del Transporte	
INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía	Congreso Estatal	Tesorería Municipal	IMCO, Instituto Mexicano para la Competitividad	Consejo Metropolitano de Transporte y Movilidad	

# Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



## LISTADO DE INSTITUCIONES MAPEADAS

MESA REGIONAL	FEDERALES	ESTATALES	MUNICIPALES	PRIVADAS	NUEVAS
PUEBLA	SEDATU, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Auditoría Superior del Estado	Secretaría de Desarrollo Urbano	Puebla Vigilia AC	Red de Transporte Público Digno
	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Contraloría de la Función Pública	IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación	Sindicato de Vocho	
		Secretaría de la Función Pública		CTM Puebla	
		Secretaría de Finanzas		Concesionarios de Transporte	
		Protección Civil		Universidades (TEC, BUAP, UNAM)	
		Secretaría de Infraestructura		Consejo de Taxistas	
		Secretaría de Gobernación		CROC	
				ONU HÁBITAD	
				Colegio de Arquitectos	
				Unesco	
NUEVO LEÓN	INFONAVIT, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Consejo Estatal de Transporte	Dirección General de Desarrollo	Asociaciones de Padres de Familia	
	INECI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía	Secretaría de Seguridad Pública	Instituto Municipales de la Mujer	Cámaras Industriales y de Comercio	
	SHCP, Secretaría de Hacienda y Crédito Público	Fiscalía General del Estado	Secretaría de Seguridad Pública	ONU Mujeres	
	SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano			
	SENER, Secretaría de Energía	Contraloría Estatal			
	SEMARNAT, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	Auditoría Superior del Estado			
		Fiscalía General del Estado			



# **ANEXO 3**

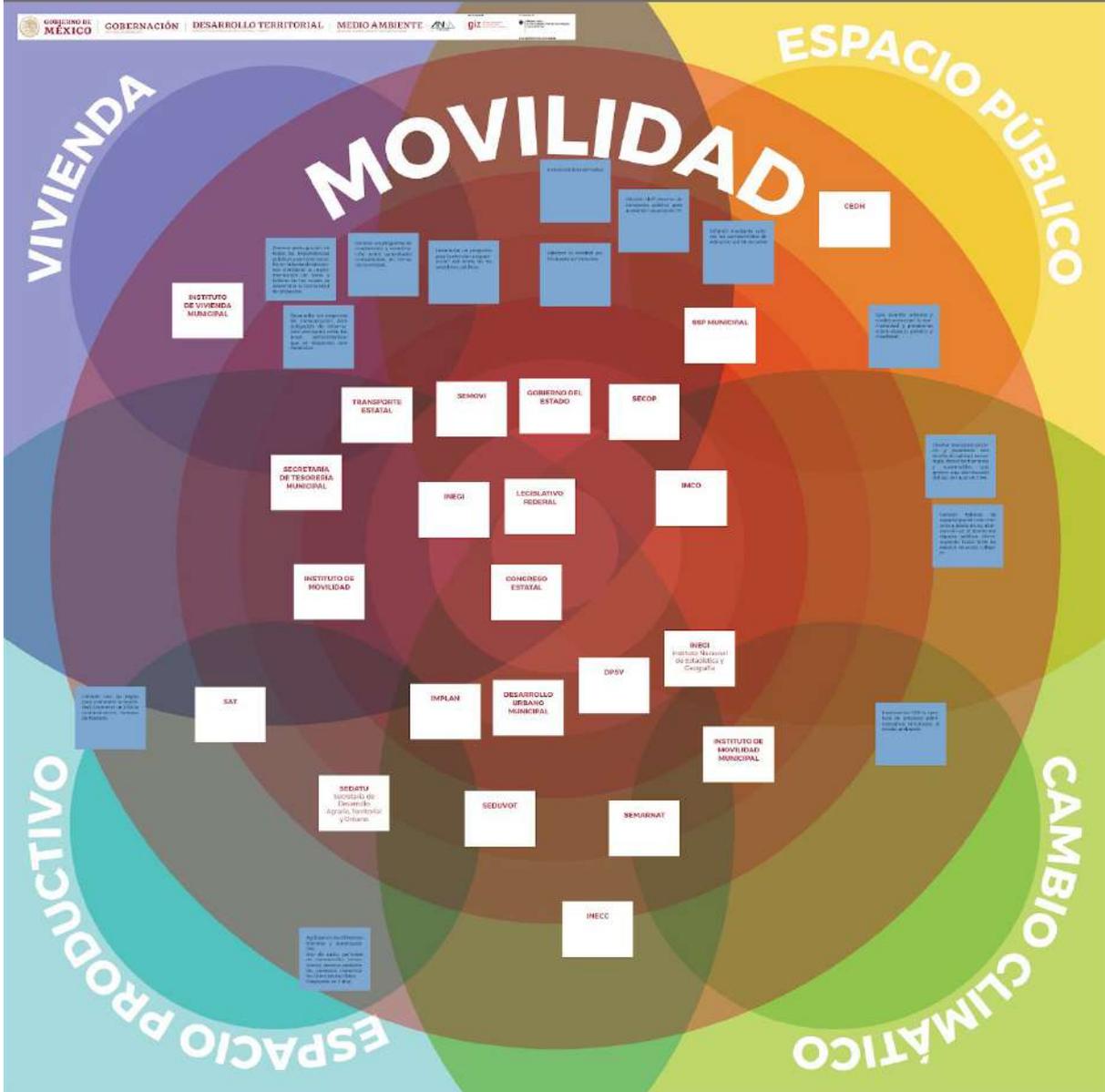
## **Mapas temáticos de instituciones**



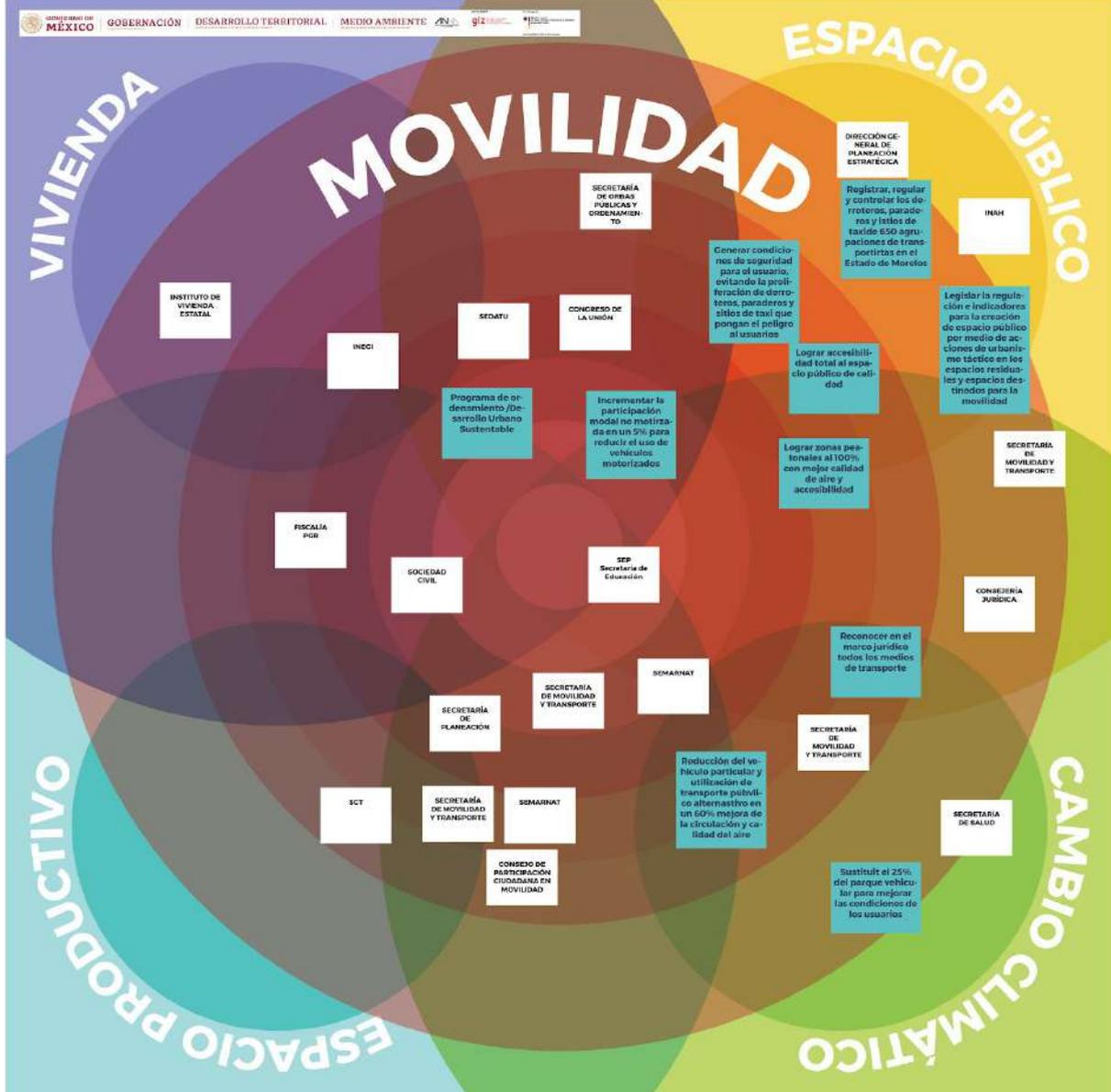




# MESA ZACATECAS, GUANAJUATO, SAN LUIS POTOSÍ



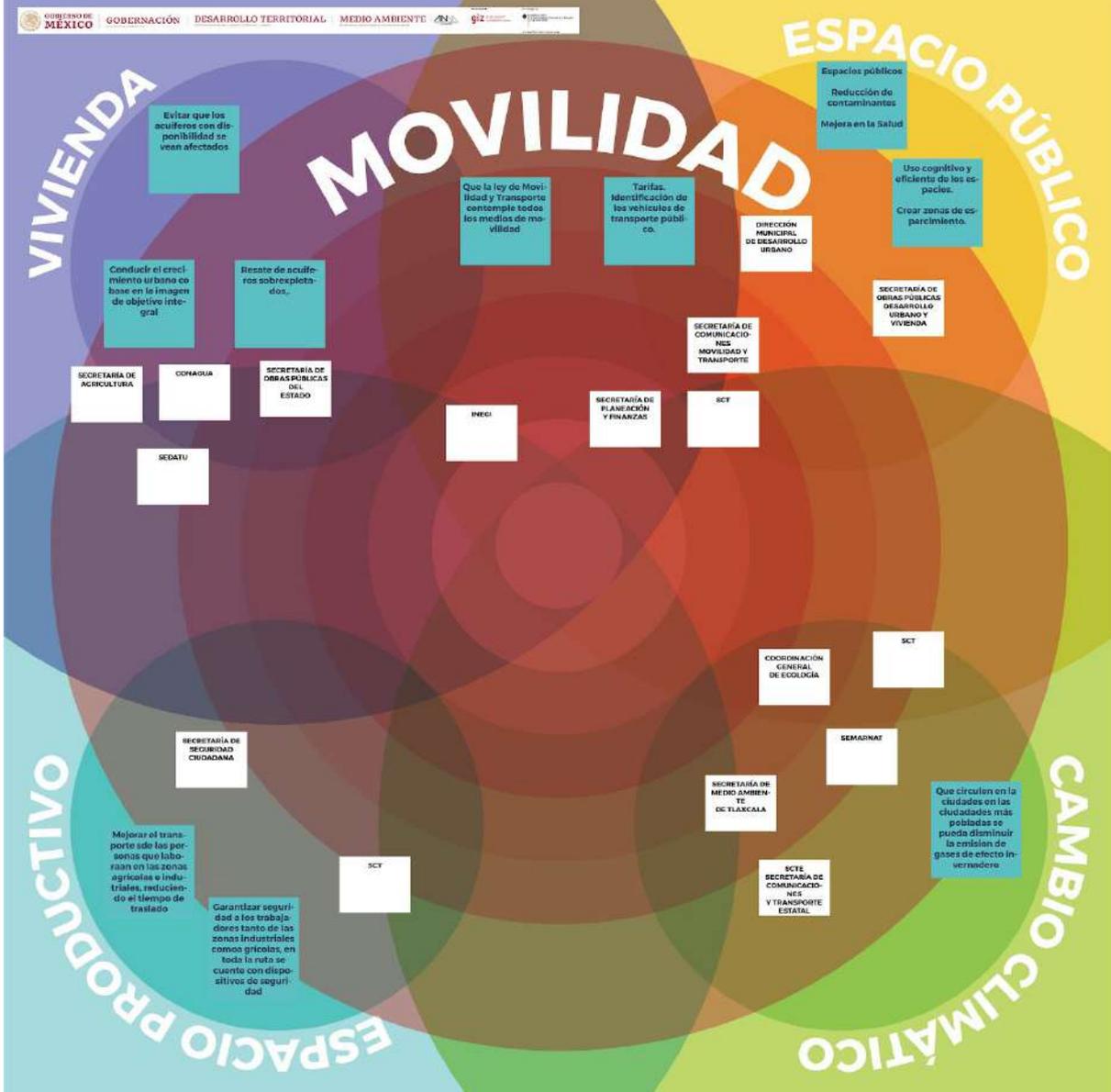
# MESA MORELOS



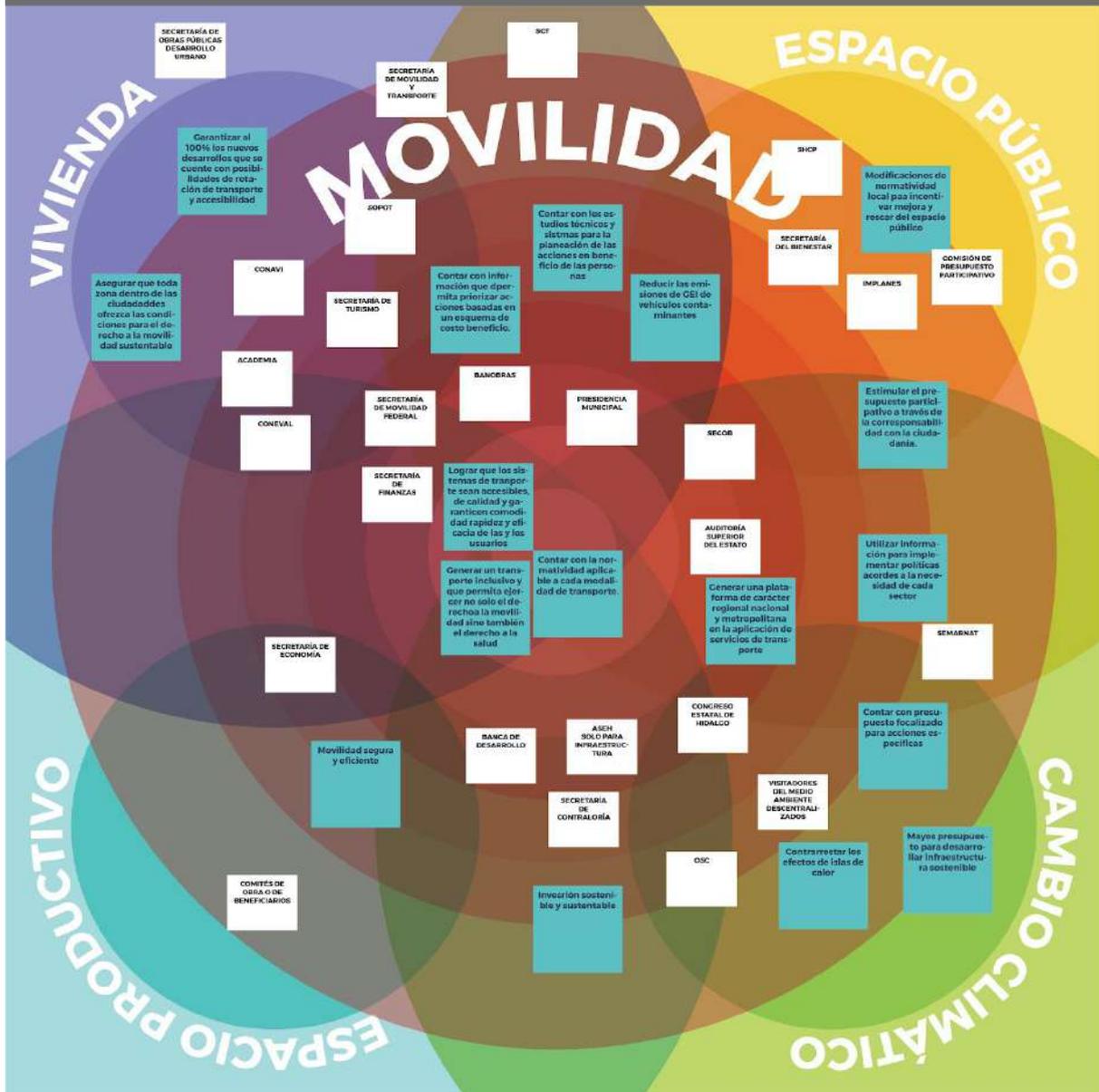




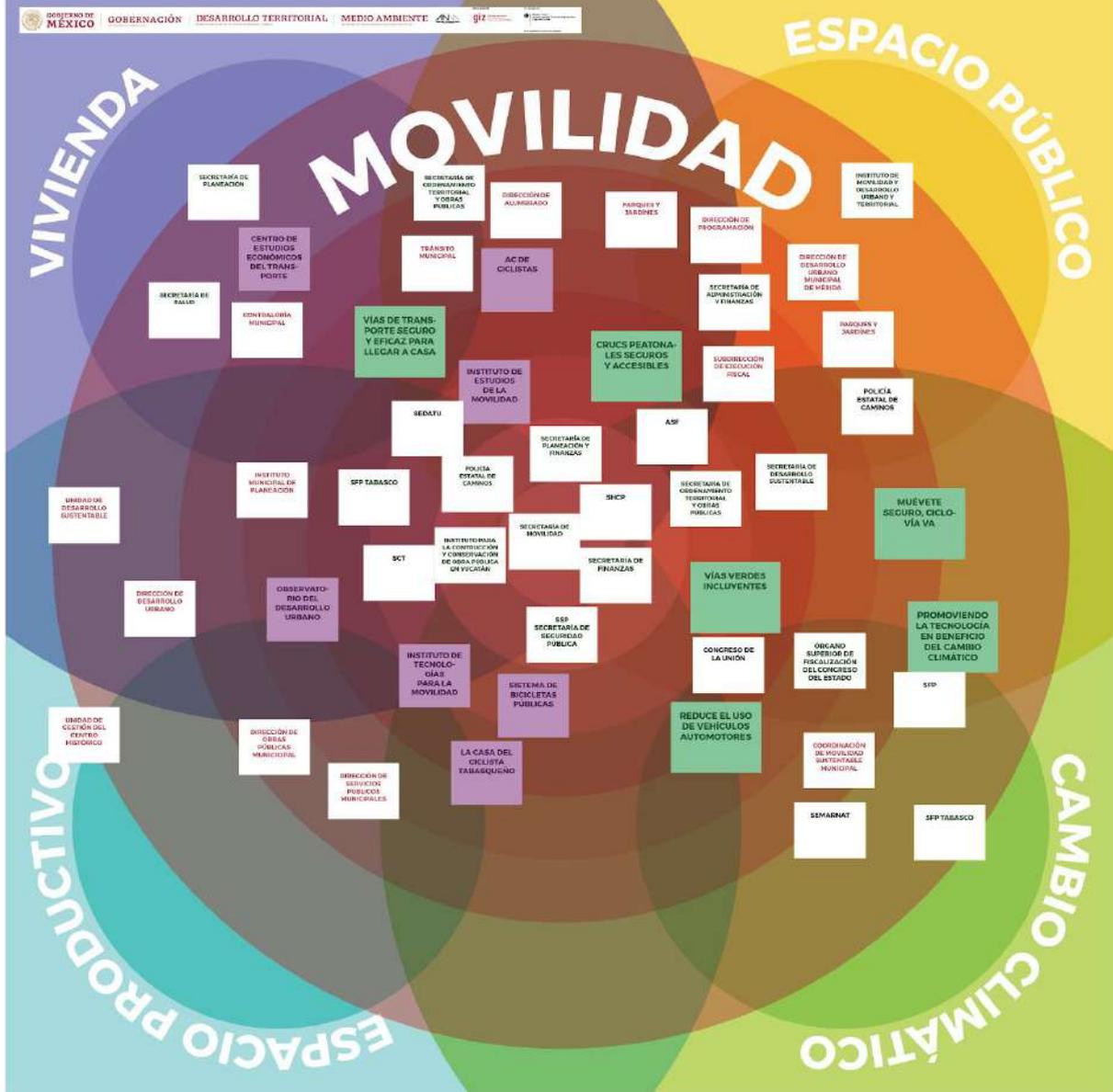
# MESA TLAXCALA



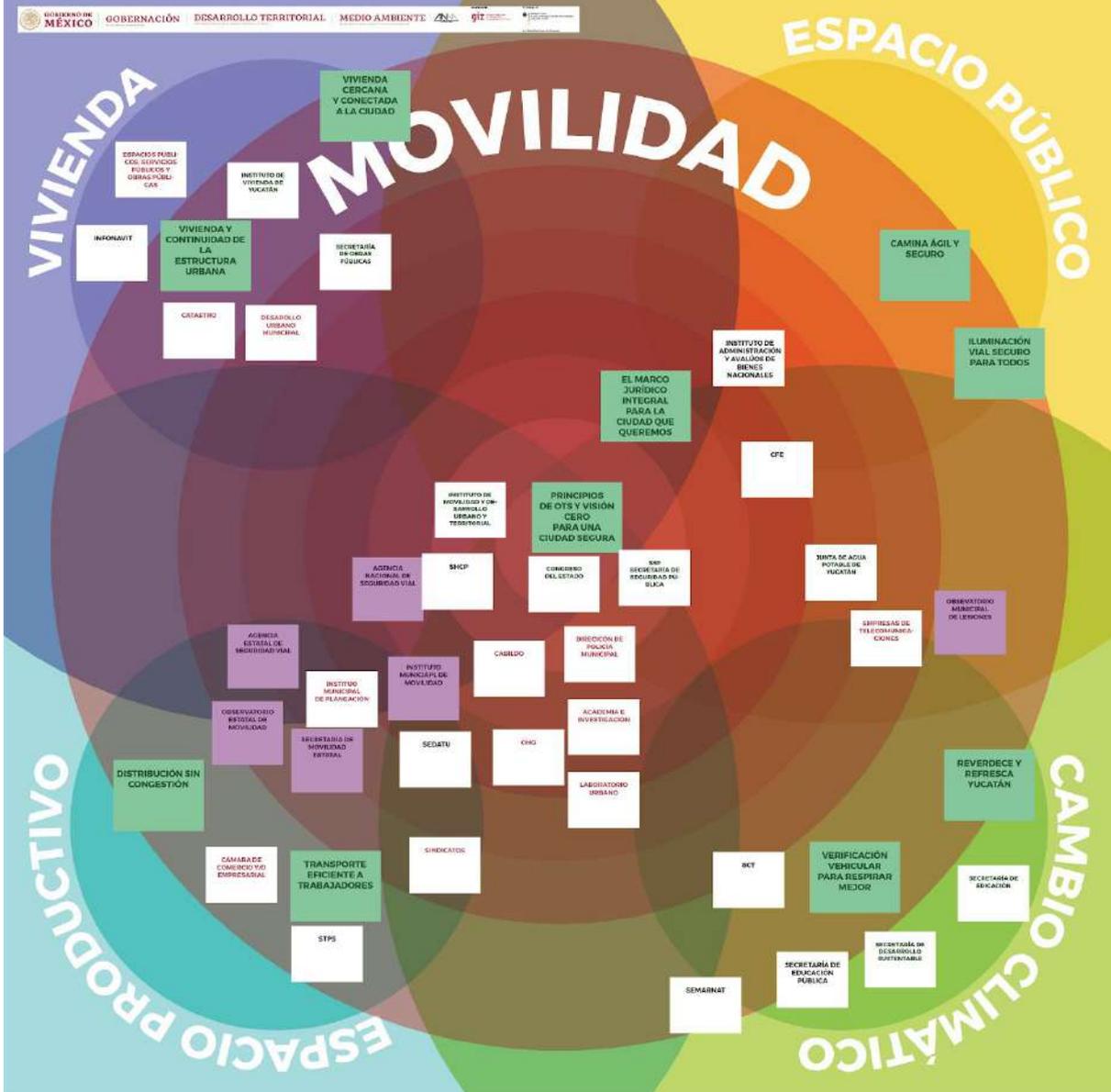
# MESA HIDALGO



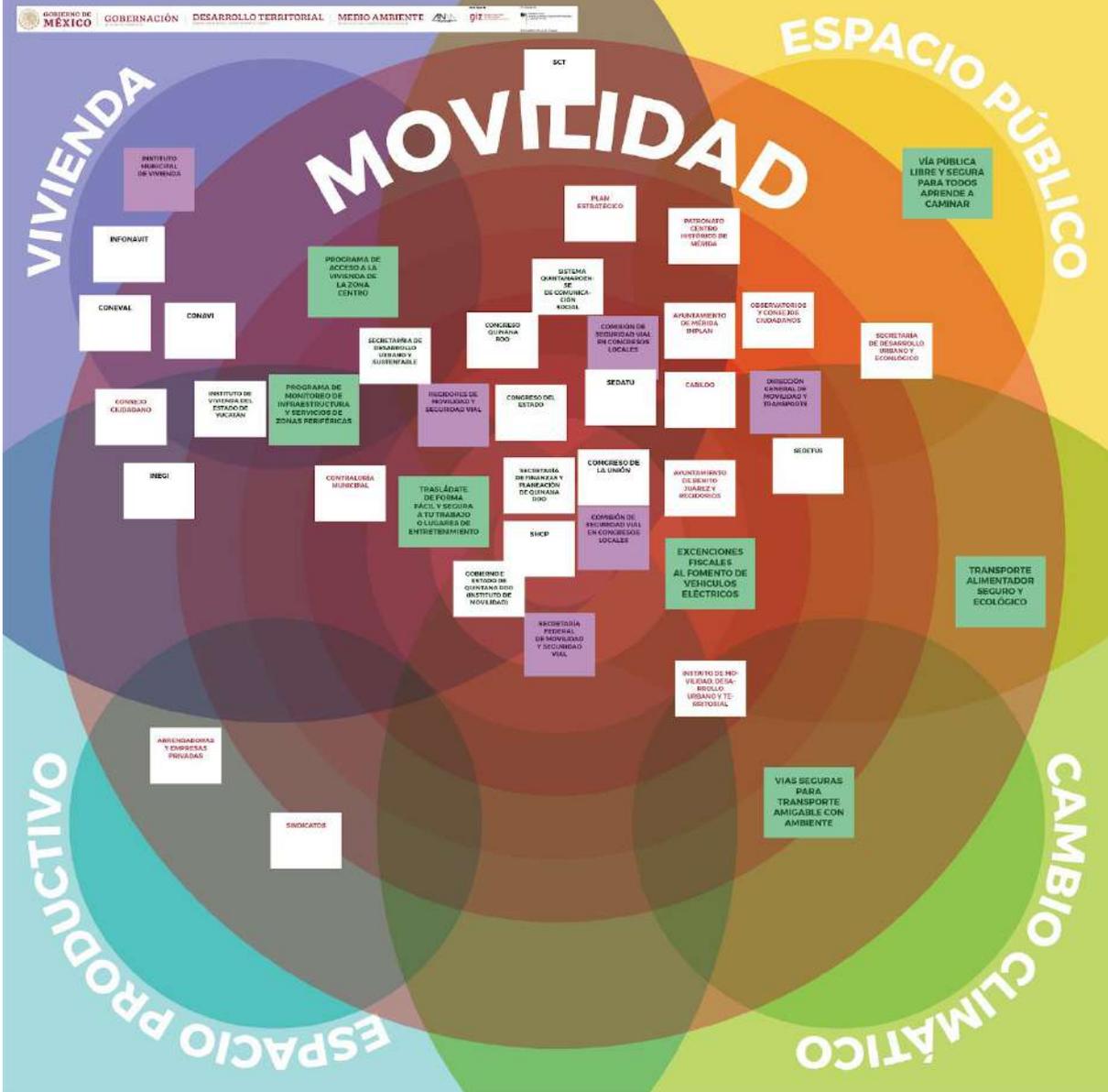
# MESA TABASCO



# MESA YUCATÁN

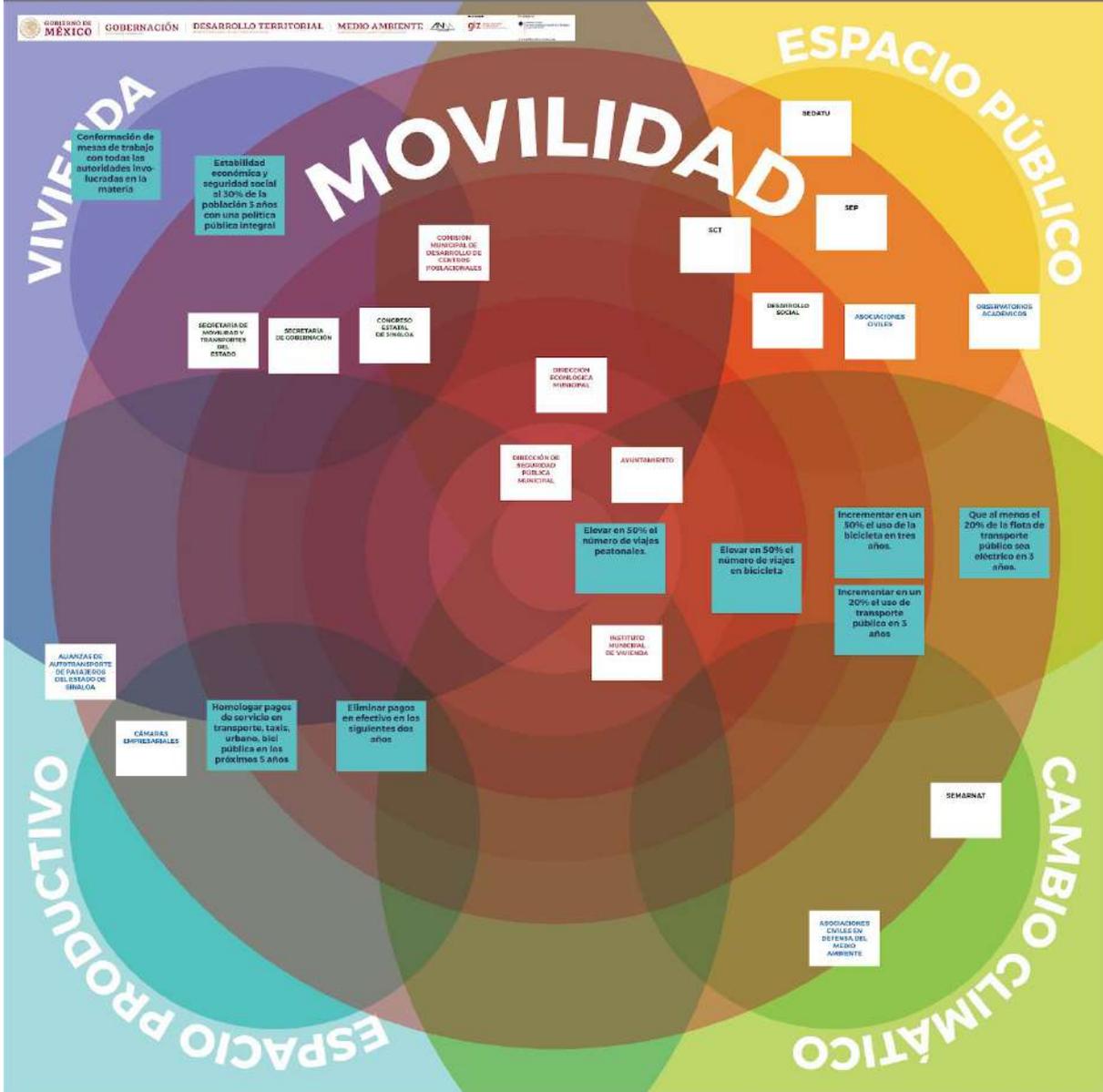


# MESA QUINTANA ROO





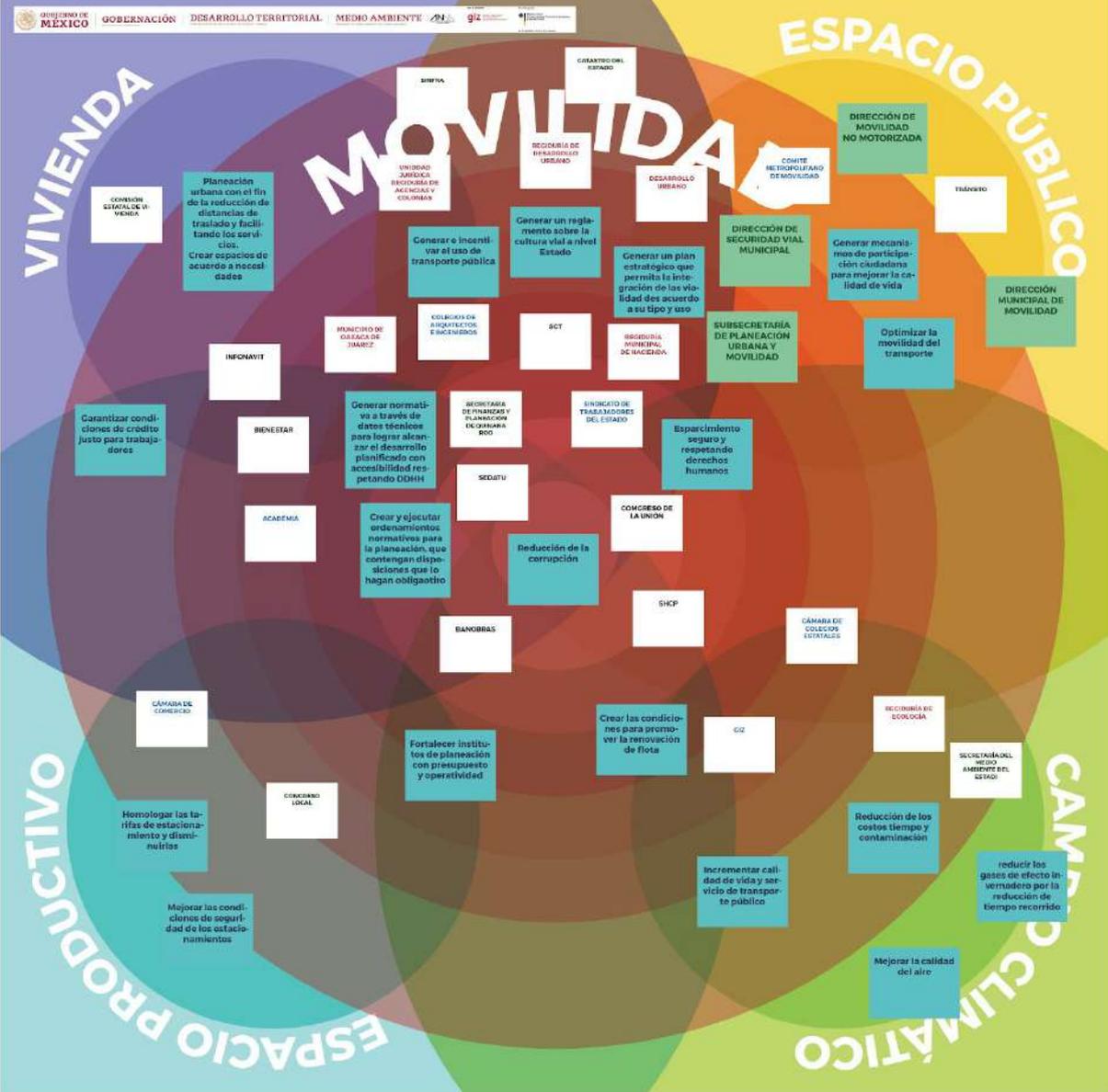
# MESA SINALOA - CHIHUAHUA







# MESA OAXACA - VERACRUZ



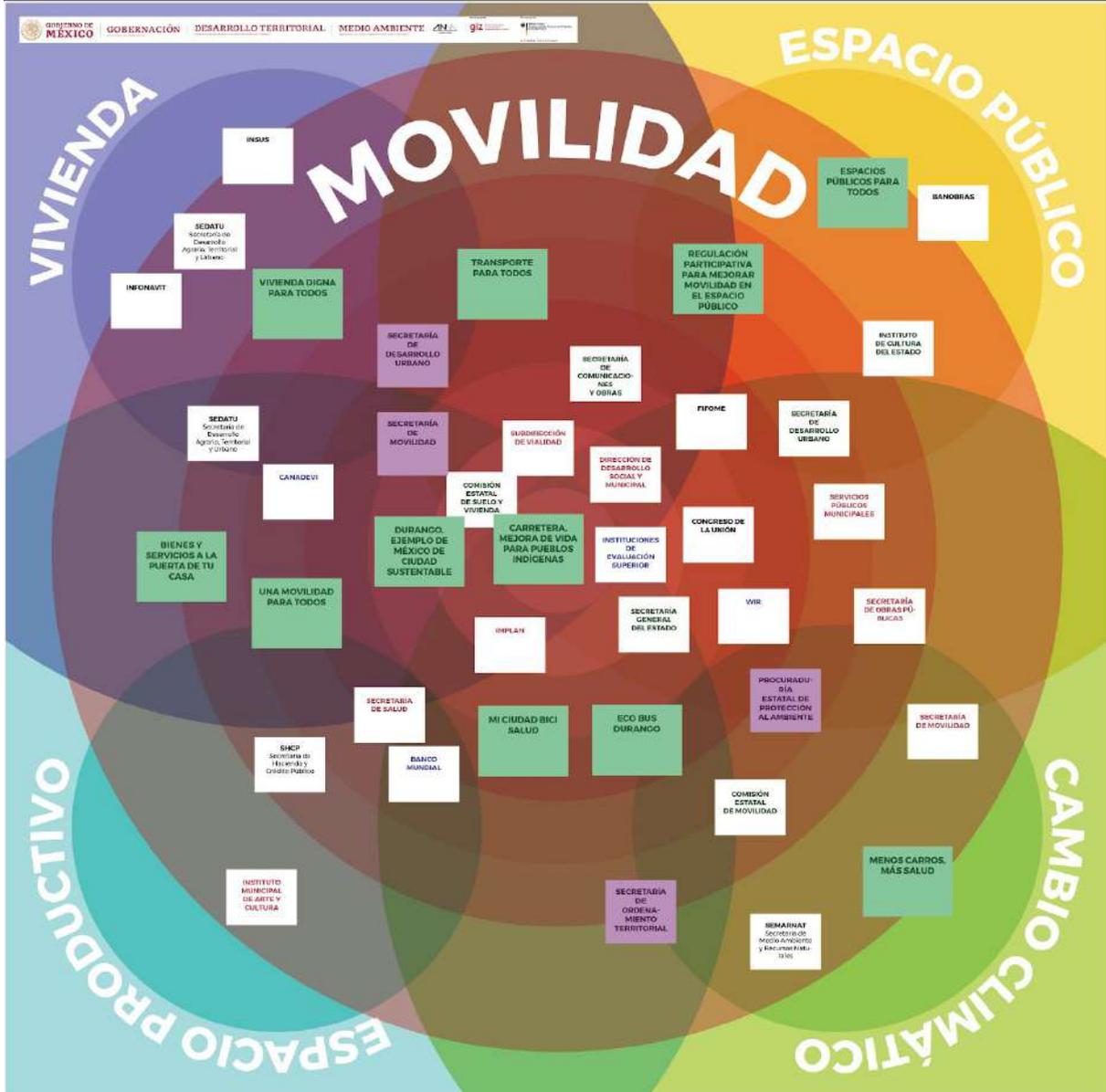








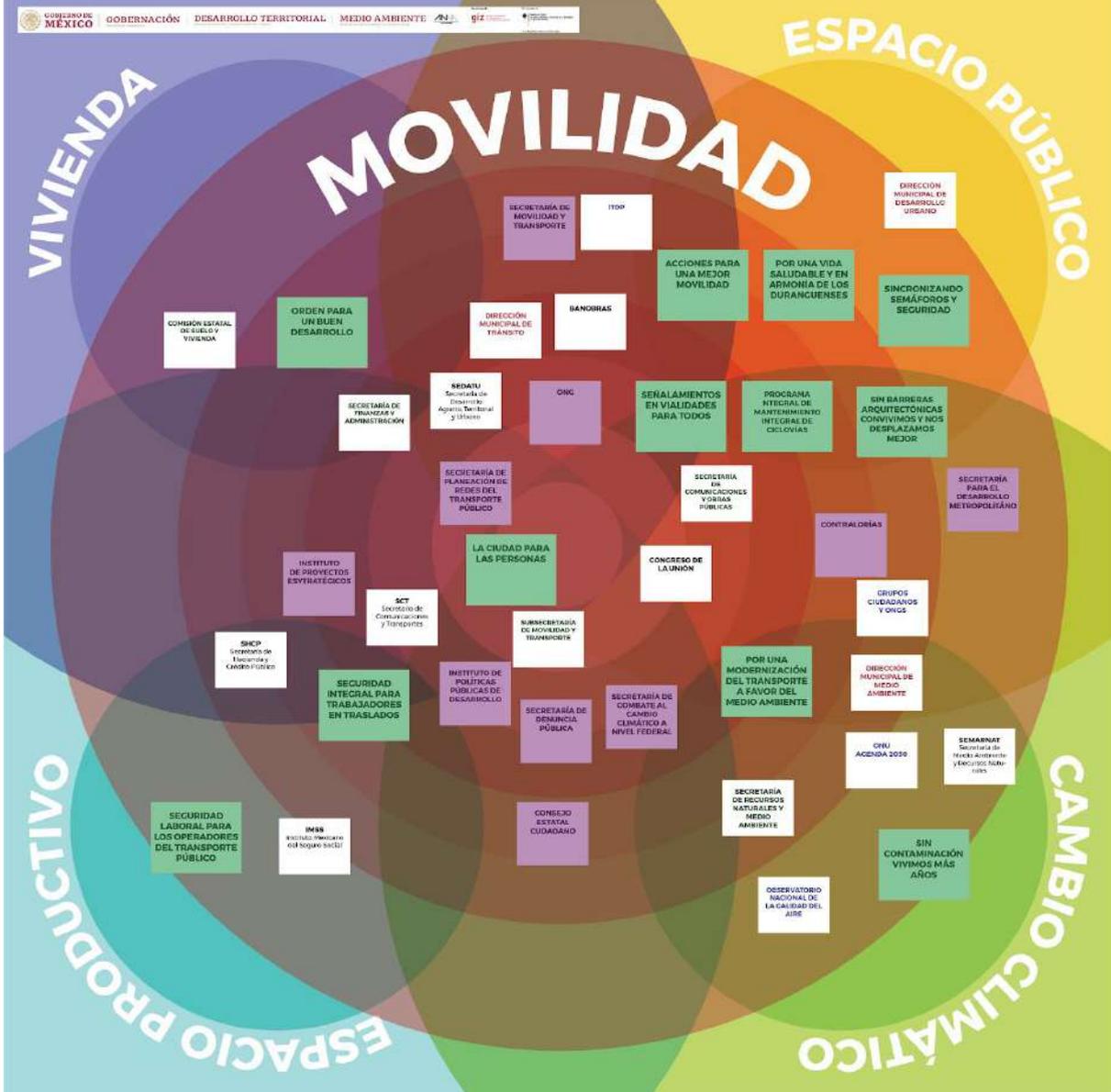
# MESA CHIHUAHUA



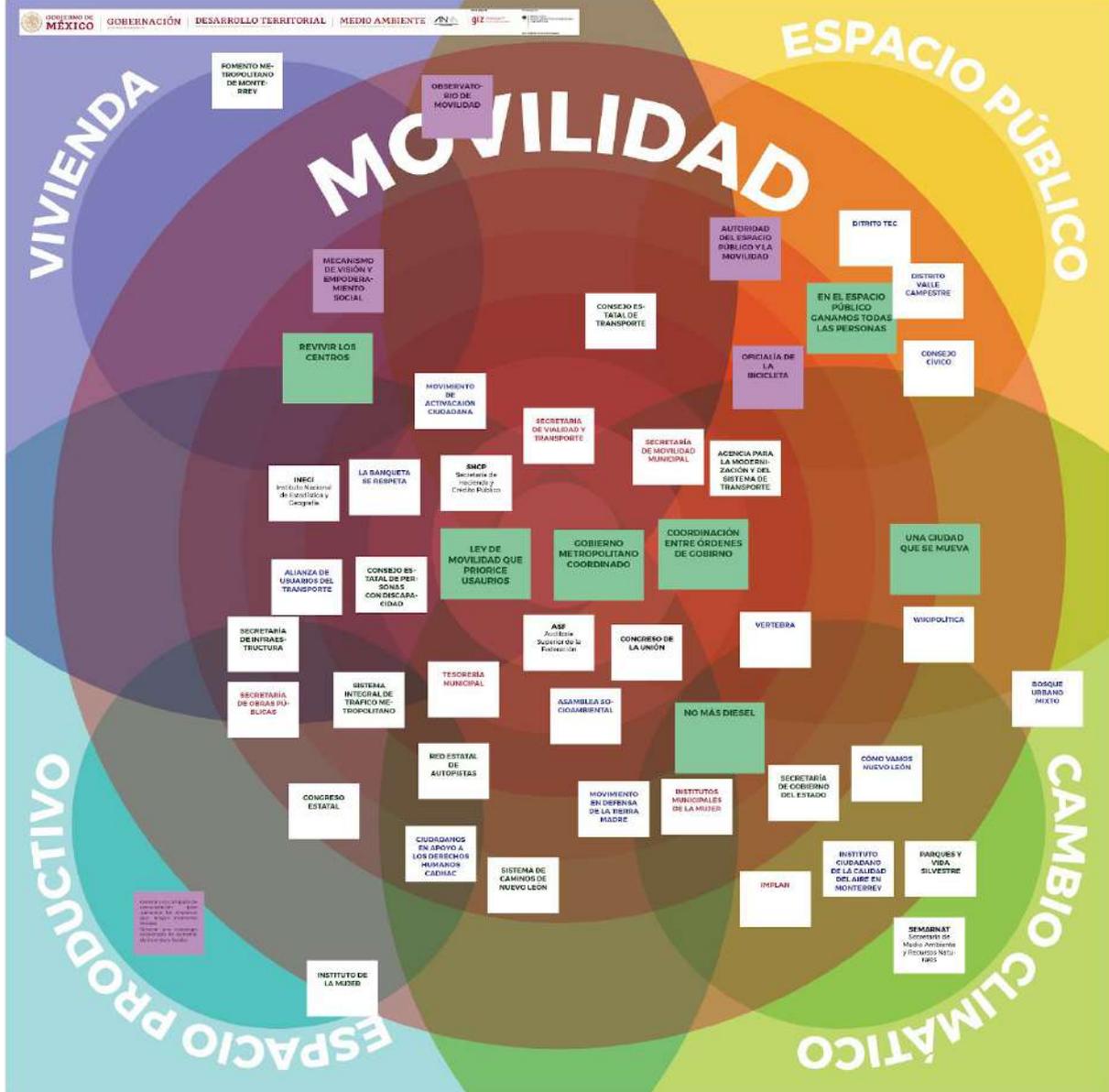




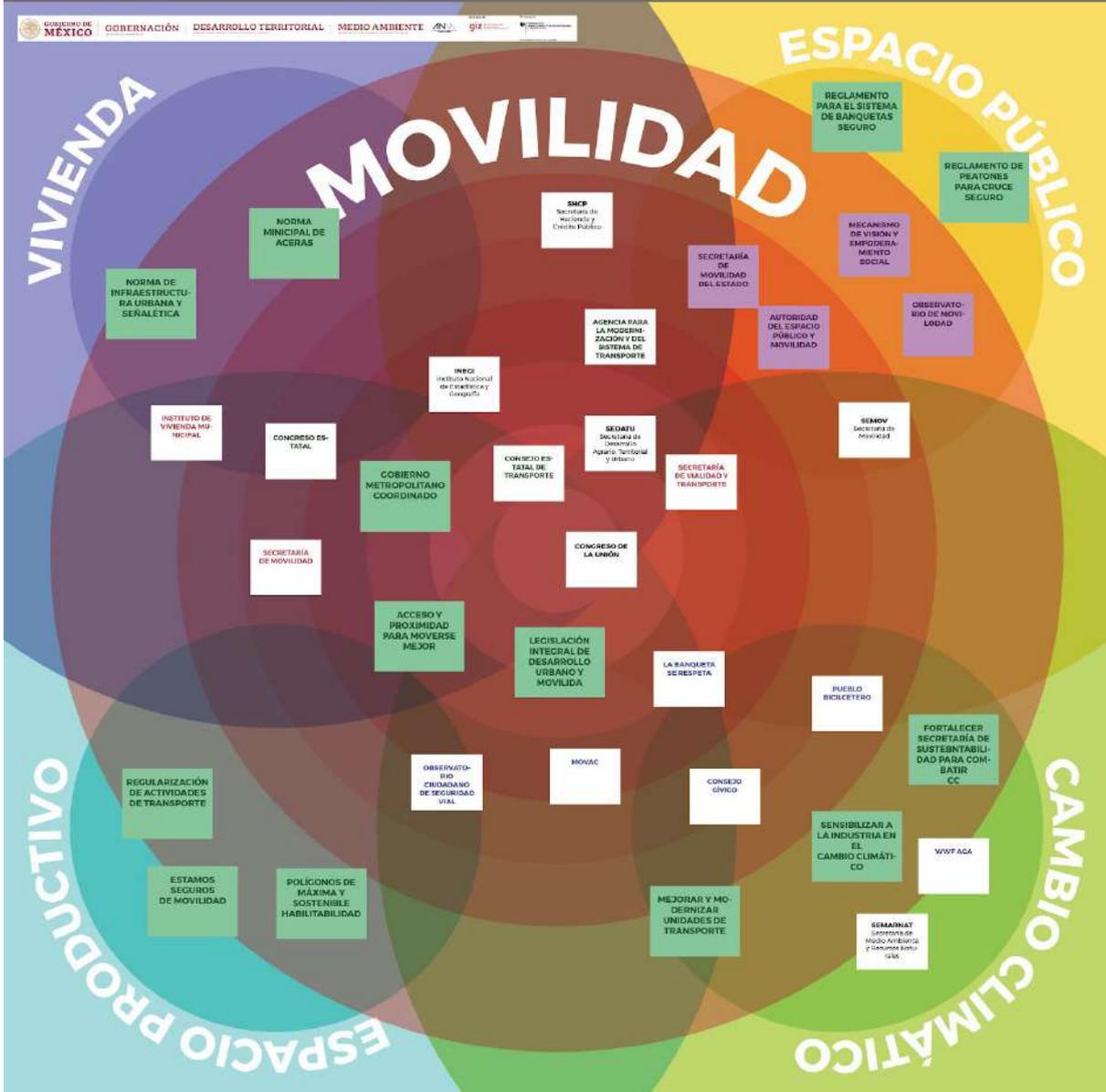
# MESA COAHUILA



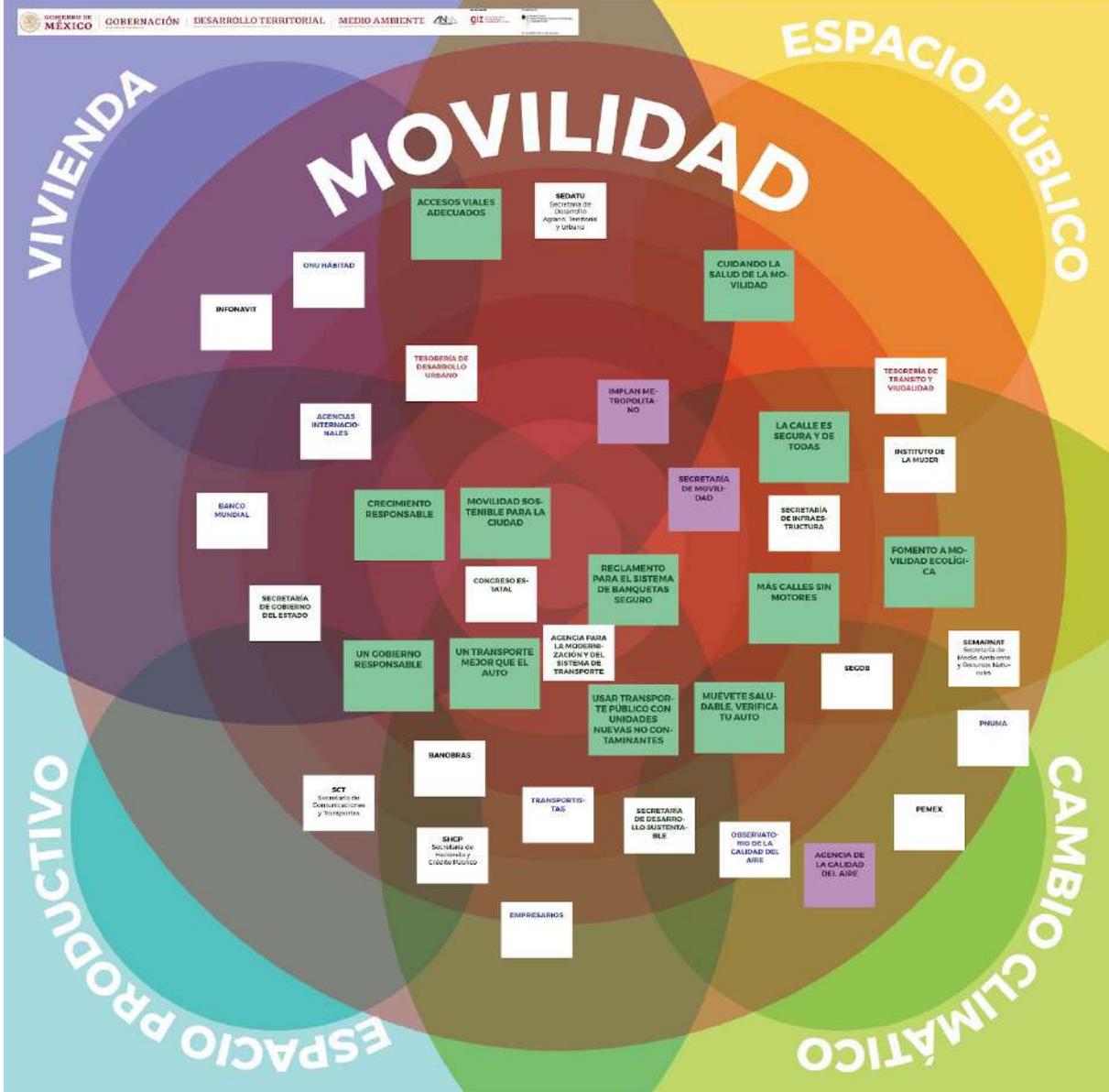
# MESA NUEVO LEÓN



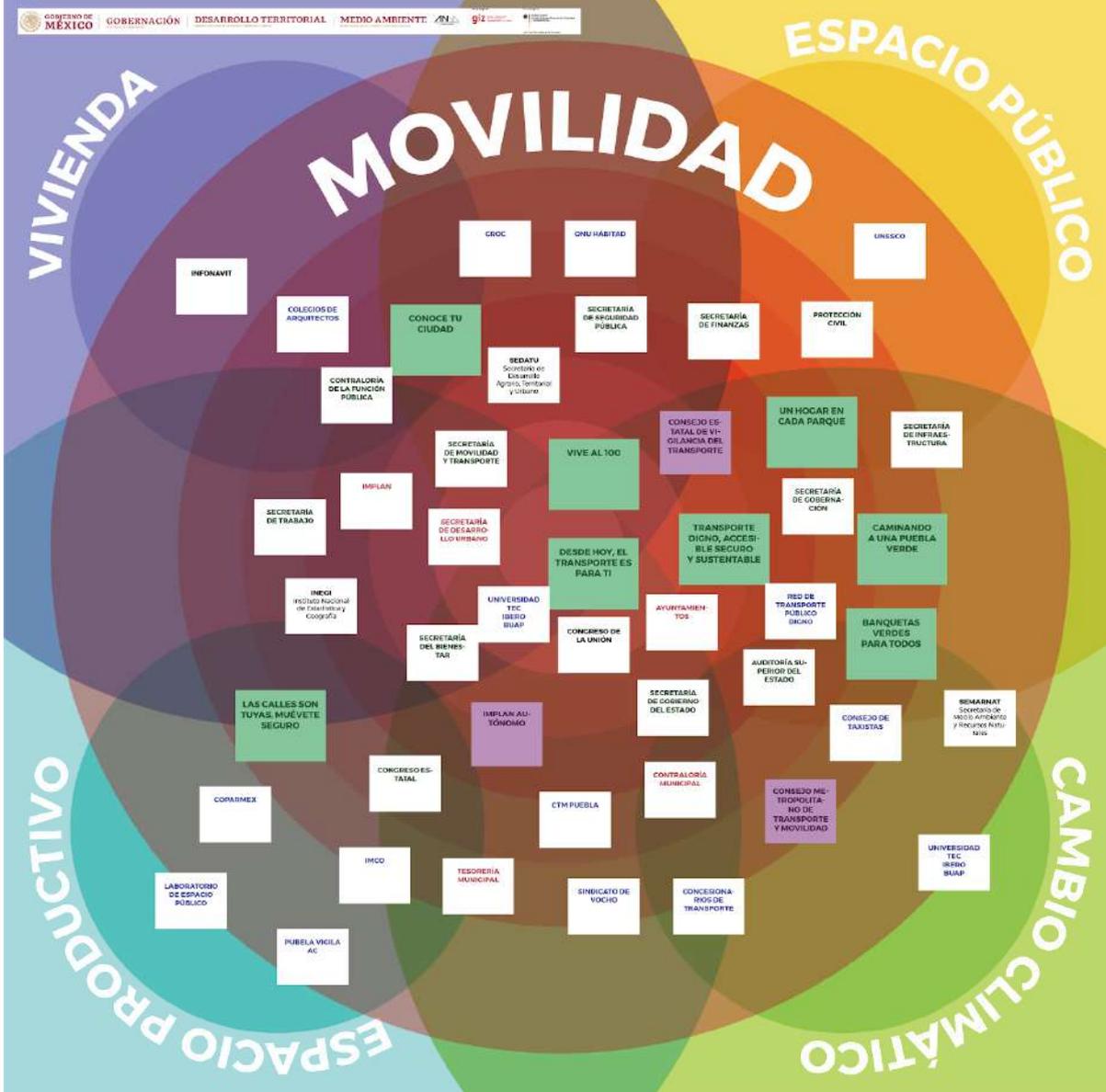
# MESA NUEVO LEÓN



# MESA ESTADO DE MÉXICO



# MESA PUEBLA







# **ANEXO 4**

## **Sistematización de mesa de trabajo del sector empresarial**

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	ACTORES 1	ACTORES 2	
MODELO DE NEGOCIO	Diferenciar transporte primaria y secundaria.		Normatividad contrasta en los niveles de gobierno.		Ley de Movilidad que considere la ubicación de los centros de trabajo que no se puntiva y conceptos sobre cada tipo de transporte.		Ley General de Movilidad		Resistencia estatales, municipales y de organizaciones.		Da certeza a la distribución y entrega de productos básicos (gasolina, gasolina básica).		Ley General de Movilidad: establecer reglas claras y transversales para dobles/remoques.		Campaña nacional de seguridad pública que incluya capacitaciones a usuarios en general así como el desarrollo de métricas de evaluación.	SCT, SEMARNAT, SEDATU		
	Respetar normativa aplicable para cada una.		Homologación nacional de transporte de carga.						Contrroversias Jurídicas.		Mantener e impulsar desarrollo económico de las ciudades.					Gobiernos estatales y municipales		
SEGURIDAD	Reglas homogéneas en el país.	Seguridad vial: Cruces a nivel local/terrocarril	Múltiples permisos de tránsito con reglas diferentes.	Pocos cruces a ferrocarriles con señalización horizontal y vertical 100% normalizada.	Reglamento de señalización debe ser emitida por una entidad nacional.	Observatorio nacional.	Ley nacional de seguridad vial.	Programa de cruces seguros.	Amparo de los tipos de atribuciones.	Roda de señalización.	Eliminar la existencia de un reglamento de tránsito nacional.	Tener una contible de seguridad en cruces a nivel nacional del dominio público.	Adetuar el SEDATU a la NOM 054 SCT	Modificar el artículo 73 y al reglamento de tránsito.	Programa de seguridad en cruces a nivel nacional.		Congreso Nacional, SEMAR, SEDATU, Gobierno estatal, gobierno municipal, SEDOB, CONCAMIN.	
			Señalamiento de tránsito estandarizados.								Modificar artículos 73 y 115 para poder emitir reglas únicas.							
TECNOLOGIA	Mejorar la calidad del servicio público con tecnología, capacitación y renovación de flota.	Homologar el autotransporte público de pasajeros.	Regulaciones básicas, fácilmente evadibles y propensas a ser corruptas.	Péqumen de permisos y concesiones no se respetan y las autoridades crean autorizaciones sin respaldo en la ley.	Mejorar la calidad en el servicio de transporte público.	Certeza jurídica en la prestación de un servicio público.	Programa de transporte público con enfoque tecnológico.	Registro nacional del servicio público de pasajeros.	Insuficiencia de cambio e incremento de las tarifas.	Centralización de los datos por operadores híbridos y 75% de operadores acreditados.	50% de la flota En un plazo de dos a tres años todos los transportistas deben estar en un régimen de permiso o de concesión.	Ley Nacional de Movilidad: los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros deberán ser híbridos y las autoridades deberán ser independientes por la institución.	Creación de un modelo único de permisos y concesiones.	Programa nacional de evaluación de unidades: creación de instituciones certificadoras impulsando por los tres niveles de gobierno con base de datos interconectada.	Los tres niveles de gobierno impulsan campaña de actualización documental.	GENEVAL, Universidades, NAFINSA, Banco Mundial, AMM, SCT, SEDATU, Gobierno Federal, estatal y municipal.		

## Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA PÚBLICA	ACTORES 1	ACTORES 2	
<b>MODELO DE NEGOCIO</b>	Normas estandarizadas a nivel nacional para ofrecer certidumbre jurídica en la prestación de servicios.	Simplificación administrativa.	Normas locales algunas completamente diferentes entre entidades.	Exceso de trámites.	Unicamente legislación federal.	Ley Federal de Movilidad.		Que la nueva ley federal sea promovida con fines políticos.	Certidumbre, inversión y mejores servicios.		Lej federal sin inclinaciones políticas. Propuesta debe salir del Ejecutivo, desde SCT.							
<b>USUARIO / SERVICIO</b>	Abastecer satisfactorios materiales a la población en tiempo y forma al más bajo costo.	Asegurar el cumplimiento regulatorio con sanciones para todos los usuarios de la vía.	Exceso de regulación	No se sanciona a todos los usuarios de la vía.	Armonizar las regulaciones de movilidad en todo el país.	Establecer sanciones a todos los usuarios de la vía.		Se corre el riesgo de homogenizar regulaciones en contra de una configuración vehicular en particular.	Se corre el riesgo de establecer sanciones de carácter recaudatorio que no la inhiba.	Responsabilizar a cada usuario de la correcta utilización de la vía pública.	Elaborar un marco regulatorio sin fines recaudatorios y si con fines de movilidad de todas las configuraciones.	Elaborar un marco regulatorio que sancione a usuarios de la vía pública.			La Federación asegurará la distribución de satisfactores de la población en el tiempo y forma al menor costo.	La Federación dará a conocer los derechos y obligaciones de cada usuario de la vía pública.	AME CANCAR, ANTP, Guardia Nacional, SCT, gobiernos municipales, gobiernos estatales.	
<b>TECNOLOGÍA</b>	Renovación de parque vehicular en el transporte.	Promover integración de servicios haciendo uso de la tecnología.	Las empresas renuevan su parque vehicular cuando tienen posibilidad.	No existen opciones de interoperabilidad.	Renovación de parque vehicular con plazos establecidos.	Llegar a un nivel de interoperabilidad que facilite el uso de tecnologías orientadas a la movilidad.	Normativa para establecer plazos de renovación de flota.	Que el plazo para renovar el parque vehicular sea demasiado corto o muy largo.	Mayor seguridad y reducción de emisiones.	Aumentar el uso de tecnologías de transporte tradicional.	Establecer el plazo en la Ley General de Caminos y Puentes de Autortransporte Federal.	Aprobación de una reforma a la Constitución .			Asociaciones del sector privado, cámaras de transporte, ANPACT, IMCO, sindicatos, cámaras de taxistas.			
						Facilitar la regulación que nos permita esta interoperabilidad.		Que los actores involucrados no acepten esta integración.	Aumentar en 20% los usuarios de transporte mediante aplicaciones.	Donde se incentive el uso de tecnologías interoperabilidad multimodal de servicios de transporte.	Aprobación de una Ley General de Movilidad y su reglamento.	Creación de una aplicación que facilite la interoperabilidad de servicios de transporte.						
<b>SEGURIDAD</b>	Seguridad pública en rutas consideradas focos rojos.	Infraestructura adecuada en relación a la movilidad de bienes y mercancías a efecto de evitar accidentes.	Operativo escalón es insuficiente. La Policía Federal está rebasada por falta de personal que vigile carreteras.	La señalética es poca o nula, especialmente en zonas urbanas.	Cada entidad cuenta con personal capacitado y monitoreo.	Infraestructura adecuada para el transporte de carga en estados y municipios.	Capacitación en seguridad pública para una eficiente movilidad.	Que no se respeten los espacios destinados al transporte de mercancías y bienes y servicios.	Lograr que la movilidad de mercancías sea fluida y segura.	Reducir los robos de mercancías y vehículos.	Lograr que la movilidad de mercancías sea fluida y segura.	Federación, entidades y municipios tengan programa de incentivo y certificación de policías.	Secretaría de Seguridad Pública Ciudadana, Estatal y Municipal.	Secretaría de Tránsito, Movilidad, Transporte.				

Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	ACTORES 1	ACTORES 2
CAMBIO CLIMÁTICO	Cumplir meta del AP de reducción del 18%.	Transitar hacia el uso de vehículos de bajas emisiones y transportes alternativos.	Transporte más moderno.	Los costos de transitar a vehículos de bajas emisiones siguen siendo altos.	Electromovilidad (muy a largo plazo).	Facilidades para introducir servicios de transporte alternativo.	Nueva forma de manejo con capacitación.	Versatilidad en las opciones de transporte.	Acceso a financiamiento.	Que la gente no decida utilizar opciones de transporte no contaminantes.	Reducir en 18% las emisiones a 2030	Aumentar en 20% los usuarios de transporte alternativo y emisiones contaminante	Mecanismos de financiamiento para renovación de transporte.	Aprobación de una reforma constitucional	Programa nacional de movilidad alternativa y no contaminante	Semamat, SENER, SHCP, SCT, sector privado (CONCAMIN).	SHCP, SENER, SEMARNAT, Congreso, Gobiernos estatales, INDDP, OCDE.
			Calidad de combustibles	Gente sigue acostumbrada al uso de vehículos individualmente.			Nueva flota vehicular.		Possibilidad de transporte de alto costo.	Que las personas mantengan su dependencia al uso de vehículos individuales.		Aumentar en 25% los servicios de movilidad alternativa en los estados.	Incentivar infraestructura para la electromovilidad.	Aprobación de una ley general de movilidad y su reglamento.			
									Accesibilidad a puntos de carga eléctrica.	Que la gente no quiera compartir su transporte.			Asegurar calidad de combustibles.	Incentivos fiscales que ofrezcan servicios de transporte alternativo con bajas emisiones.			

## Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA PÚBLICA	ACTORES 1	ACTORES 2
<b>MODELO DE NEGOCIO</b>	Privilegiar el transporte público porque las acciones de gobierno promueven el uso del auto particular.	Actualizar tarifas de transporte público, otorgamiento de servicios u otras fuentes de fondo para modernizar y requiere inversión.	No hay viabilidades (carriles) exclusivos para el transporte público y no se restringe el uso del automóvil particular en zonas de alto congestión.	No se hacen los ajustes tarifarios a tiempo considerando el incremento del inflicionario en los autos. No hay subsidios.	Brindar servicio de transporte público de calidad y erradicar el transporte privado.	Cumplir la ley en temas de actualización de tarifa, calidad y desincentivar el uso del automóvil.	Transporte público de calidad, erradicar el transporte privado.	Tarifa sustentable garantiza el traslado de calidad y subsidio para tarifas.	Los gobiernos no se atreven por el costo político que se puede presentar.	Desabasto.	Reducir el 50% los tiempos de traslado (6 meses).	Garantizar la modernización del transporte público, reduciendo la rentabilidad en un 20% en un año.	Todo el transporte público debe tener carriles continuados de exclusividad y los taxis deben excluirse de los programas "hoy no circular".	Cumplir con la ley de movilidad y su reglamento actualizando las tarifas de transporte público.	Crear áreas específicas de restricción al uso del automóvil.	Gobernador, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Finanzas, Secretaría de Obras, SEMARNAT.	Órganos reguladores de transporte, organizaciones civiles, Congreso.
<b>SEGURIDAD</b>	Transporte de carga seguro, eficiente y sustentable.	Mejorar la seguridad patrimonial de transporte de carga.	Sobrerregulación en el transporte municipal.	Policial, discusión, falta de inteligencia.	Planeación de programas sociales acompañada de recursos suficientes del núcleo social que es propenso a atacar al transporte de carga.	El transporte público es vital para la ciudad.	La inseguridad en el impuesto.	Desabasto.	Debilidad del tejido social.	Mantener niveles de emisiones en los próximos años.	Mantener la NOM-012 actualizada con las unidades públicas y sociales.	Mayor seguridad en el presupuesto federal de mantenimiento a carretera.	Mantener la NOM-012 actualizada con las unidades públicas y sociales.	Fortalecer las medidas cautelares del SJP para evitar impunidad en las carreteras.	Dar publicidad a la NOM-012 para hacer sus efectos y beneficios.	SCT, Economía, SHCP, SEMARNAT, FGR, SSP, SEDENA.	
<b>TECNOLOGÍA</b>	Gestión de logística en cadena de suministros ya que hay una ineficiencia en los traslados.	Implementación de herramientas de control para gestión de velocidad, pesos, tiempos de distribución en zonas urbanas, ya que existe la normativa pero no se aplica.	En todos los niveles de gobierno se tiene una ineficiencia en los modos de transporte.	Existen normas, leyes y reglamentos.	Homologación de regulación en los 3 niveles de gobierno.	Definir la estrategia de implementación de tecnologías para el control de fallas.	Cadena de suministro, regulación eficiente.	Mercancía que salva vidas.	Bloqueo de carreteras, informalidad del sector, costo político.	Retrasos en el suministro genera desabasto y/o de cadenas productivas.	Utilizar el 60% de los recursos obtenidos por las inversiones en transporte público en 4 años.	Utilizar el 60% de los recursos obtenidos por las inversiones en transporte público en 4 años.	Que los municipios reconozcan los reglamentos para el transporte de carga federal.	Talleres de capacitación sobre las normas de carga para estados y municipios de la Federación.	Asignación del 60% de los recursos obtenidos a la carga para estados y municipios de la Federación.	Secretaría de Movilidad y Transporte de Carga de cada estado.	Congresos locales.
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Reducción de GEI ya que hay una incongruencia entre reducción y competitividad.	Infraestructura para cambio tecnológico ya que actualmente es inoperante.	El gobierno ha escuchado diversos sectores sin embargo, no ha emitido una regulación obligatoria.	Hay inversiones en plantas de transporte a nivel nacional.	Consultar y definir de manera científica los posibles soluciones que minimicen el costo de bajar GEI.	Generar un sistema de incentivos para empresas que cumplan con regulaciones de GEI.	Cuida tus huellas el carbono no perdona.	Carreteras verdes.	Fallas técnicas en el sistema, falta de continuidad en el servicio de transporte.	Pérdida de productividad, caída del PIB.	Reducir los GEI en 20% para el 2030.	Implementar en todo el país infraestructura verde para 2024.	Ley de huella de carbono.	Decreto de beneficios fiscales a transportistas verdes y paraderos verdes.	El gobierno federal lanza estrategia nacional de bonos de carbono.	SEMARNAT, PROFEPA, Secretaría de Energías, Banco de México, iniciativa privada.	SHCP, SCT, SAT, Secretaría de Finanzas.

**Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad**



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	POLÍTICA PÚBLICA	ACTORES 1	ACTORES 2	
											Reducir las emisiones de carbono negro en un 50% para el 2030.	Reducir al 0% el pago de impuestos y generar al menos 2 millones de empleos para el 2024.							



Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad



TEMA	NECESIDAD 1	NECESIDAD 2	ATENCIÓN 1	ATENCIÓN 2	FUTURO 1	FUTURO 2	CAMBIO 1	CAMBIO 2	RIESGO 1	RIESGO 2	OBJETIVO 1	OBJETIVO 2	NORMA 1	NORMA 2	POLÍTICA PÚBLICA	POLÍTICA PÚBLICA ACTORES 1	ACTORES 2
																CS para conexión directa en caso de incidencias	Secretarías de movilidad
<b>CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Reducir la huella de CO2	Respetar al usuario de la vía.	Se están realizando estudios	Poca inversión en infraestructura para la movilidad.	Implementación de nuevas tecnologías más eficientes para la reducción de emisiones.	Renovación y modernización del parque vehicular.	Charterización de vehículos antiguos o más contaminantes.	Incentivos y apoyo del gobierno para el desarrollo del vehículo.	Falta de incentivos y apoyo por el gobierno federal y estatal.	Falta de recursos y apoyo por el gobierno federal y estatal.	Reducir emisiones de vehículos antiguos o más contaminantes en 50% al 2030.	Programas para el incentivo de adopción de nuevos vehículos empresariales o tradicionales.	Establecer límites máximos de operación en autotransporte.		Incentivos y programas para acceder a unidades más nuevas o seminuevas.		
					Desarrollo e implementación de nuevas tecnologías más eficientes para la reducción de emisiones.	Renovación y modernización del parque vehicular.					Reducir la edad promedio de la flota vehicular en 4% al 2030.	Incrementar la sincronización de los dispositivos de tráfico y campañas de sensibilización a los operadores respecto a los usuarios de vía.	Programas estatales de prioridad al uso de la vía a vehículos con vocación productiva.				
<b>EXPERIENCIA DE USUARIO</b>	Llegar a tiempo.	Respetar al usuario de la vía.	Se están realizando estudios	Poca inversión en infraestructura para la movilidad.	Desarrollo e implementación de nuevas tecnologías más eficientes para la reducción de emisiones.	Renovación y modernización del parque vehicular.					Satisfacer la exigencia de tiempo al servicio.	Incrementar la sincronización de los dispositivos de tráfico y campañas de sensibilización a los operadores respecto a los usuarios de vía.	Programas estatales de prioridad al uso de la vía a vehículos con vocación productiva.				



# **ANEXO 5**

## **Sistematización de participación no presencial**



Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad

ENTIDAD	NECESIDAD	ATENCIÓN ESPECIAL	CAMBIO	RIESGO	OBJETIVOS	NORMA PROPUUESTA	POLÍTICA PROPUUESTA	MÉTRICA 1	MÉTRICA 2	MÉTRICA 3
Sonora	Medición permanente de ciclistas en la ciudad de Hermosillo, Sonora.	La atención actual, dedicada y mantenimiento de algún tipo ni modo para que la ciudadanía la conozca.	Proyecto municipal como sede de mantenimiento de la red de ciclistas en Hermosillo, Sonora.	Que los usuarios de los ciclistas de la ciudad de Hermosillo, carezcan de conductores dichas validades resultando en acciones.	Construir una red de ciclistas en excelentes condiciones de uso y estado de Sonora y que de ella se puedan realizar acciones de movilidad sostenible y los reglamentos correspondientes.	Proyecto de la Secretaría de Movilidad y Transporte para el estado de Sonora y que de ella se puedan realizar acciones de movilidad sostenible y los reglamentos correspondientes.	Elaboración de un programa de mantenimiento de la red de ciclistas de la ciudad de Hermosillo, Sonora, que permita modificar las leyes correspondientes para que quienes utilicen la bicicleta como medio de transporte según o quincena, métodos por aplicaciones digitales (a través de plataformas de carsharing que fomentan entre sus empleados).	Creación de un observatorio de movilidad municipal para que esté al pendiente de la movilidad a las leyes y la implementación de los programas permanentes y actualizados.	Elaboración por parte de la Secretaría de Movilidad de Hermosillo (dentro de un periodo de 6 meses) de un programa de movilidad sostenible que permita la implementación de los programas permanentes y actualizados.	Tiene un mayor estatus de la ciudad en el tema de movilidad sostenible en el estado de Sonora.
Durango	Armonización de leyes de discapacidad	Se midieron iniciativas pero están desactualizadas.	Haciendo uso de las herramientas estatales, nacionales e internacionales	No existe riesgo	Generar más apoyo a la sociedad vulnerable.	Realizar iniciativas.	Alcanzar una armonización para los derechos de los grupos vulnerables.	Nivel de conocimiento de sus derechos.	Aumento de participación.	A mayor conocimiento, mayor programa.



