



GOBIERNO
DE JALISCO

PODER
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

H. CONGRESO DEL ESTADO DE JALISCO P R E S E N T E.

Quienes suscriben, Diputadas y Diputados **TONANTZIN ELUSAY CÁRDENAS MÉNDEZ, CLAUDIA MURGUÍA TORRES, MIGUEL DE LA ROSA FIGUEROA, LEONARDO ALMAGUER CASTAÑEDA E ITZCOATL TONATIUH BRAVO PADILLA**, integrantes de la LXIV Legislatura del Congreso del Estado de Jalisco y de la Comisión Especial de Carácter Temporal para Vigilar la Mejora del Servicio de Transporte Público en el Estado de Jalisco, en ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales que nos otorgan los artículos 28, fracción I y 35 fracción I de la Constitución Política, así como los artículos 26, fracción XI; 27, fracción I; 133, segundo párrafo; 135, primer párrafo, fracción I; 137 y 142, primer párrafo, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; ambos ordenamientos vigentes del Estado de Jalisco; sometemos a su elevada consideración la presente **INICIATIVA DE LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 5, 73, 84, 85, 87, 92, 325 y 337 DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO**, de conformidad con la siguiente:

6688

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes

La presente iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco tiene como propósito fortalecer el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para que opere como un mecanismo de coordinación, planeación, evaluación, seguimiento, generación de información y participación social, en congruencia con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042.

Las propuestas contenidas en esta iniciativa fueron elaboradas desde un ejercicio de análisis técnico, académico y legislativo por estudiantes y profesorado de los Proyectos de Aplicación Profesional de Movilidad Urbana Sustentable y el Observatorio Legislativo del ITESO.

II. Introducción y fundamentación

Desde la reforma al artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, realizada en el año 2020, que refiere que *"toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad*

INFOLEJ

3078-LXIV

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS



HORA

11:46



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

*eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad*¹, la movilidad urbana dejó de ser entendida como el tránsito de personas o de temas de infraestructura, y comenzó a reconocerse como un derecho humano indispensable para el ejercicio de otros derechos. En este sentido, toda persona debe poder desplazarse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este reconocimiento obliga a que las políticas públicas, los instrumentos de planeación y los mecanismos de coordinación institucional coloquen en el centro a la vida, la integridad física, la salud, la inclusión y la dignidad de las personas usuarias del sistema de movilidad.

La movilidad es un derecho habilitante o puente, pues permite acceder de manera cotidiana a la educación, al trabajo, a la salud, al cuidado, a la recreación, a la participación social y a otros bienes y servicios indispensables para el desarrollo de la vida. Sin condiciones adecuadas de movilidad, las personas no pueden llegar de forma segura, asequible y digna a sus hogares, escuelas, centros de trabajo, hospitales, espacios públicos o redes de cuidado. Por ello, la garantía del derecho a la movilidad no puede limitarse a la existencia formal de rutas, vialidades, infraestructura o servicios de transporte, sino que debe traducirse en sistemas seguros, accesibles, integrados, sustentables y territorialmente equitativos.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV)² establece las bases para la política nacional en la materia bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como para promover decisiones basadas en evidencia científica y territorial. En congruencia con dicho marco, la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco³ reconoce como objeto garantizar el derecho humano a la movilidad y establece entre sus objetivos la coordinación del Estado y los municipios, la participación social, la creación de bases de datos, la planeación integral y la adopción de un enfoque sistémico y de sistemas seguros

¹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (1917). Diario Oficial de la Federación. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

² Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

³ Congreso del Estado de Jalisco. (2023). Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. Periódico Oficial del Estado de Jalisco. https://congresoweb.congresojalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos_PD_F-Leyes/Ley%20de%20Movilidad%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-140823.pdf



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

No obstante, el reconocimiento normativo del derecho a la movilidad y la existencia de un Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial no son suficientes si dicho mecanismo carece de una integración amplia, atribuciones claras, información pública robusta, coordinación territorial efectiva, y capacidad real para incidir en la planeación, operación, evaluación y seguimiento de las políticas públicas. En Jalisco, la complejidad de los sistemas de movilidad, la persistencia de la siniestralidad vial, la fragmentación institucional y las desigualdades territoriales evidencian la necesidad de fortalecer el marco jurídico vigente para que el Sistema Estatal de seguridad vial se consolide como un verdadero órgano articulador de la política pública en movilidad y seguridad vial.

La legislación estatal vigente dispone que el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en la materia y los sectores de la sociedad involucrados, a fin de cumplir el objeto, objetivos y principios de la Ley, así como la política, el Plan Estatal de Desarrollo, la Estrategia Estatal y los instrumentos de planeación aplicables. También establece que dicho Sistema debe contar con herramientas y mecanismos que protejan al máximo posible la vida, la salud y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas, bajo un enfoque de sistemas seguros.

Sin embargo, la integración y las facultades actualmente previstas presentan áreas de oportunidad. La política de movilidad y seguridad vial requiere la participación efectiva de instituciones cuya información, atribuciones y capacidades resultan indispensables para comprender y atender integralmente los problemas públicos asociados al desplazamiento de las personas.

La siniestralidad vial muestra que la movilidad y la seguridad vial no pueden seguirse tratando como asuntos aislados. Los siniestros viales son un problema de salud pública, de derechos humanos, de gestión territorial, de diseño urbano, de regulación del transporte, de procuración de justicia, de información pública y de gobernanza. La propia Ley estatal reconoce que sus disposiciones deben regular la protección de la vida y la integridad física de las personas, los estándares de datos, variables e indicadores, la mejora continua en la recolección y análisis de información de siniestralidad, las auditorías de seguridad vial y los protocolos de atención a personas involucradas en hechos viales.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

En el Área Metropolitana de Guadalajara, la siniestralidad relacionada con el transporte público evidencia la urgencia de fortalecer los mecanismos de prevención, fiscalización, datos, coordinación interinstitucional y seguimiento. En los últimos cinco años el transporte público estuvo involucrado, en promedio, en 90 siniestros viales anuales en los que fallecieron 27 personas y 216 resultaron lesionadas, tan solo en el Área Metropolitana de Guadalajara⁴. Esta situación confirma que el problema no puede abordarse únicamente desde acciones aisladas de capacitación, supervisión operativa o renovación tecnológica, sino desde un sistema institucional capaz de identificar rutas reincidentes, corredores de riesgo, patrones por empresa, horarios críticos, condiciones laborales, fallas de operación, infraestructura insegura y ausencia de consecuencias efectivas.

Es una premisa central que la reducción de muertes y lesiones graves no puede depender sólo de la conducta individual de las personas usuarias de las vías, sino del diseño, gestión, regulación y evaluación del sistema de movilidad en su conjunto. El enfoque de sistemas seguros reconoce que el error humano puede ocurrir, pero que el sistema vial no debe permitir que ese error derive en muerte o lesiones graves. En consecuencia, la seguridad vial exige responsabilidad institucional, infraestructura segura, velocidades seguras, vehículos seguros, servicios de transporte supervisados, datos confiables, atención a víctimas y coordinación permanente entre autoridades.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042⁵ refuerza esta visión al establecer una ruta de política pública de largo plazo orientada a consolidar la movilidad como un eje del ordenamiento territorial, transitar hacia sistemas de transporte integrados, modernos, sostenibles, accesibles, seguros y de calidad, promover la movilidad activa, proteger la vida mediante el enfoque de sistema seguro e incorporar la perspectiva de género e inclusión.

Es importante fortalecer el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Jalisco en tres dimensiones principales. La primera es la integración institucional, mediante la incorporación expresa de actores estratégicos que permitan atender la movilidad desde una perspectiva multidisciplinaria,

⁴ Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco. (s. f.). Archivo siniestralidad TP 2013-2025. <https://setran.jalisco.gob.mx/transporte-publico/siniestralidad-de-tp/mapa-de-siniestralidad/>

⁵ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published>



**GOBIERNO
DE JALISCO**

**P O D E R
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA
DEL CONGRESO**

territorial y basada en evidencia. La segunda es la coordinación metropolitana y regional, reconociendo que los problemas de movilidad no se limitan al Área Metropolitana de Guadalajara, sino que atraviesan corredores regionales, zonas conurbadas, municipios intermedios, áreas rurales y territorios con acceso desigual a servicios e infraestructura. La tercera es el fortalecimiento de sus facultades operativas, de planeación, información, evaluación y seguimiento, para que sus decisiones puedan incidir de manera efectiva en las políticas estatales, sectoriales, regionales, municipales, intermunicipales y metropolitanas.

Es importante precisar que la integración al Sistema de la Secretaría de Salud se sustenta en la dimensión de salud pública de los siniestros viales; la Secretaría de Educación, por la necesidad de entornos escolares seguros y la educación sobre la movilidad urbana segura y sostenible; la Fiscalía del Estado, por su intervención en hechos de tránsito con consecuencias penales o víctimas; el Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco, por su capacidad técnica en materia de datos, indicadores y análisis territorial; así como de los sistemas metropolitanos y regionales, las distintas regiones del estado y los observatorios ciudadanos constituidos conforme a la Ley; así como la relevancia de fortalecer sus facultades de coordinación, planeación, operación, funcionamiento y evaluación.

Contar con una visión con una perspectiva metropolitana y regional permite reconocer la diversidad territorial de Jalisco y avanzar hacia una política de movilidad más equilibrada. El Estado no puede concentrar su capacidad institucional únicamente en el Área Metropolitana de Guadalajara, cuando existen dinámicas de movilidad regional, transporte intermunicipal, corredores carreteros, ciudades medias, zonas rurales, periferias metropolitanas y localidades con necesidades diferenciadas. La seguridad vial y el derecho a la movilidad requieren instrumentos capaces de responder tanto a la escala urbana como a la escala regional.

Asimismo, la incorporación de los observatorios ciudadanos al Sistema Estatal fortalece la participación social efectiva, la transparencia, la rendición de cuentas y la construcción colectiva de soluciones. La movilidad y la seguridad vial son asuntos públicos que requieren información abierta, deliberación plural, seguimiento ciudadano y evaluación permanente.

Fortalecer el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial no sólo mejora la arquitectura institucional de la Ley, sino que crea condiciones para una política pública más eficaz, transparente y territorialmente justa. Un Sistema



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

Estatat con mayor integración, mejores facultades y mecanismos de información robustos puede contribuir a prevenir siniestros viales, mejorar la calidad y seguridad del transporte público, proteger a personas peatonas y ciclistas, atender la movilidad del cuidado, incorporar la perspectiva de género e inclusión, coordinar acciones entre municipios y regiones, y evaluar el cumplimiento de metas con base en evidencia.

La Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco debe fortalecer al Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para que opere como una instancia de coordinación, planeación, evaluación, seguimiento y participación social, en congruencia con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el marco estatal vigente.

III. Contexto público

La movilidad en el Estado de Jalisco atraviesa una etapa que necesita fortalecer los mecanismos de coordinación, planeación, información, evaluación y participación social previstos en la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. Si bien en los últimos años se han impulsado reformas normativas, nuevos instrumentos de planeación, proyectos de transporte público, infraestructura ciclista y acciones de seguridad vial, la cotidianidad de las personas usuarias muestra que persisten problemas de siniestralidad vial, insuficiencia de información pública y una débil articulación entre movilidad, salud pública, educación, procuración de justicia, ordenamiento territorial y medio ambiente.

Los niveles de siniestralidad vial en el estado no pueden entenderse únicamente como resultado de conductas individuales, sino como expresión de un sistema de movilidad que todavía permite riesgos previsibles. La seguridad vial requiere infraestructura segura, velocidades gestionadas, transporte público supervisado, información georreferenciada, atención a víctimas, coordinación entre autoridades y políticas públicas basadas en evidencia. La movilidad y la seguridad vial no son asuntos aislados del tránsito o del transporte, sino problemas públicos vinculados con la protección de la vida, la salud, la integridad física, la igualdad y el acceso efectivo a derechos.

Los reportes de siniestralidad vial son datos sobre hechos de tránsito con víctimas tienen como finalidad contribuir al análisis de la problemática y son



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

una herramienta para formular políticas públicas basadas en evidencia, orientadas a garantizar el derecho de las personas a moverse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

No obstante, los propios reportes oficiales también muestran limitaciones relevantes. La base de datos de siniestralidad se integra principalmente por registros capturados en el lugar del siniestro, por lo que no contempla necesariamente los casos en que el fallecimiento o agravamiento de lesiones ocurre de manera posterior, durante el traslado o la hospitalización. Esta limitación evidencia la urgencia de fortalecer los mecanismos de intercambio, homologación y seguimiento de información entre autoridades de movilidad, seguridad, salud, fiscalía, municipios e instancias estadísticas, a fin de contar con diagnósticos más completos y oportunos.

En el Área Metropolitana de Guadalajara, la siniestralidad relacionada con el transporte público colectivo constituye uno de los elementos más sensibles del contexto público. De acuerdo con el reporte oficial de siniestralidad vial del transporte público colectivo en el AMG, durante 2025 se registraron 225 siniestros viales con personas fallecidas y/o lesionadas en los que participó al menos una unidad de transporte público colectivo; estos hechos dejaron 30 personas fallecidas y 374 personas lesionada⁶. Estas cifras muestran que el transporte público, aunque es indispensable para garantizar el derecho a la movilidad de miles de personas, requiere mecanismos más sólidos de supervisión, evaluación, prevención, gestión de riesgos y rendición de cuentas.

La política pública requiere ir más allá del conteo general de eventos y avanzar hacia análisis más detallados sobre corredores de riesgo, rutas reincidentes, horarios críticos, tipos de persona usuaria afectada, condiciones de operación, infraestructura vial, velocidades, empresas involucradas y seguimiento institucional posterior a los hechos.

A la par de los datos oficiales, los registros ciudadanos y académicos muestran la persistencia social del problema. El Programa de Movilidad Urbana Sustentable del ITESO ha documentado, a partir de seguimiento a medios de comunicación, que entre 2020 y 2026 ocurrieron 538 siniestros

⁶ Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco. (s. f.). *Archivo siniestralidad TP 2013-2025*.
<https://setran.jalisco.gob.mx/transporte-publico/siniestralidad-de-tp/mapa-de-siniestralidad/>



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

viales relacionados con transporte público, con 1,369 personas lesionadas y 168 personas fallecidas⁷.

Una disminución porcentual no significa que el sistema sea seguro, ni que las instituciones cuenten con todas las herramientas necesarias para sostener una trayectoria anual hacia cero muertes. Desde un enfoque de derechos humanos y sistema seguro, cada muerte o lesión grave debe entenderse como un fallo del sistema que requiere análisis, corrección y prevención.

El modelo de movilidad vigente sigue reflejando desigualdades territoriales y sociales. Las personas que viven en periferias urbanas, municipios intermedios, zonas rurales o corredores regionales enfrentan mayores tiempos de traslado, menor cobertura de transporte, menor conectividad, mayor exposición a riesgos viales y menor acceso a infraestructura segura para caminar o usar bicicleta. Por ello, limitar el diseño institucional a una lógica metropolitana resulta insuficiente. Jalisco requiere reconocer sistemas metropolitanos y regionales de movilidad, capaces de atender realidades territoriales diversas y de articular políticas entre municipios, regiones, corredores de transporte, zonas conurbadas y áreas rurales.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 coincide con esta lectura al señalar que el diagnóstico de la movilidad y seguridad vial debe abordar el marco normativo, la institucionalización, los sistemas de movilidad, la seguridad vial y su relación con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano. También identifica como principios rectores la justicia socioespacial, la rectoría del Estado, la equidad e inclusión, la democracia y participación, la seguridad vial y la sostenibilidad. El Sistema Estatal debe permitir que Jalisco traduzca dichos principios en una estructura institucional capaz de coordinar políticas públicas con enfoque territorial.

La desigualdad también se expresa en la experiencia diferenciada de mujeres, niñas, niños, personas mayores, personas con discapacidad, personas peatonas, ciclistas y usuarias del transporte público. La movilidad está atravesada por condiciones de género y por violencias que limitan el uso libre y seguro de los espacios públicos y los sistemas de transporte. Por ello, fortalecer el Sistema Estatal implica incorporar instituciones y mecanismos

⁷ Salcedo, Y. (1 de julio de 2026). *¿Mejora en los siniestros viales relacionados con el transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara?* ZonaDocs. <https://www.zonadocs.mx/2626/07/01/mejora-en-los-siniestros-viales-relacionados-con-el-transporte-publico-en-el-area-metropolitana-de-guadalajara/>



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

capaces de atender la seguridad vial, la seguridad personal, la accesibilidad universal, la movilidad del cuidado y la inclusión social.

Actualmente, las competencias en materia de movilidad y seguridad vial se distribuyen entre dependencias estatales, municipios, organismos metropolitanos, instancias de seguridad, salud, procuración de justicia, educación, planeación y estadística. Para que esta diversidad institucional produzca resultados, se requiere un Sistema Estatal con facultades explícitas de coordinación, planeación, operación, evaluación, seguimiento e intercambio de información.

La Ley Estatal debe incluir instrumentos de información, participación, planeación integral, transporte público seguro y accesible, derechos de víctimas, gestión de factores de riesgo y mecanismos para mejorar la calidad de los servicios. Los Lineamientos para la armonización de las legislaciones locales en materia de movilidad y seguridad vial⁸ establecen que las entidades federativas deben ajustar sus leyes con base en la Constitución, la LGMSV, las buenas prácticas internacionales y los avances regulatorios locales, bajo un enfoque de sistemas seguros.

El documento de *Código abierto para leyes estatales de movilidad y seguridad vial*⁹ plantea que los programas de movilidad deben reducir muertes y lesiones graves causadas por siniestros de tránsito, mejorar la calidad del aire, aumentar la proporción de viajes en transporte público y movilidad no motorizada, reducir emisiones de gases de efecto invernadero, promover proximidad urbana y garantizar acceso universal a espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles (Coalición Movilidad Segura, 2022). El Sistema Estatal debe responder a una necesidad pública de articular movilidad, seguridad vial, salud, clima, espacio público, transporte, territorio e inclusión.

La existencia formal del Sistema Estatal no garantiza por sí sola coordinación efectiva, información suficiente, decisiones basadas en evidencia, atención

⁸ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2022, 31 de octubre). *Lineamientos para la armonización de las legislaciones locales en materia de movilidad y seguridad vial*. Gobierno de México.

<https://www.gob.mx/sedatu/documentos/lineamientos-para-la-armonizacion-de-las-legislaciones-locales-en-materia-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published>

⁹ Coalición Movilidad Segura. (Octubre 2022). *Código abierto para leyes estatales de movilidad y seguridad vial: Elementos para una elaboración colaborativa* (versión 1.0). https://coalicionmovilidadsegura.mx/wp-content/uploads/2022/10/Codigo_abierto_Leyes_Movilidad-y-Seguridad-vial_V1.0_Oct_2022.pdf



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

territorial diferenciada ni participación ciudadana vinculada al seguimiento de políticas públicas. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial debe operar como una instancia y mecanismo rector de gobernanza pública. Esto implica ampliar su integración, reconocer la escala regional, fortalecer sus facultades, mejorar la generación y uso de datos, coordinar a las instituciones con responsabilidades directas e indirectas en la materia, e incorporar de manera más clara a los observatorios ciudadanos constituidos conforme a la Ley.

IV. Contexto convencional y de Derechos Humanos

El Estado mexicano reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. En este sentido, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la política pública en la materia debe desarrollarse bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, priorizando el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en la jerarquía de la movilidad y con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales. Asimismo, dicha Ley dispone que la movilidad y la seguridad vial deben vincularse de manera transversal con el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano, el medio ambiente, el cambio climático, la salud, el espacio público y el ejercicio de derechos sociales relacionados con la accesibilidad.

Bajo esta perspectiva, la presente iniciativa se fundamenta en la obligación de armonizar y fortalecer el marco jurídico estatal para garantizar el derecho humano a la movilidad de manera progresiva, efectiva y no discriminatoria. No basta con que la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco reconozca formalmente este derecho; resulta indispensable que sus instituciones, sistemas de coordinación, instrumentos de información y mecanismos de participación cuenten con atribuciones suficientes para hacerlo exigible en la práctica.

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial constituye, en este contexto, una pieza institucional central. Conforme a la propia lógica de la legislación estatal, dicho Sistema debe funcionar como mecanismo de coordinación entre autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad, con el objeto de garantizar el derecho humano a la movilidad, establecer bases de participación social, definir mecanismos de coordinación entre los tres órdenes de gobierno y articular la política pública en la materia.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

Desde el derecho internacional y su abordaje de los derechos humanos, la movilidad se relaciona directamente con un conjunto de derechos reconocidos en instrumentos convencionales. El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales¹⁰ reconoce derechos como el trabajo, la educación, la salud, el descanso y un nivel de vida adecuado. El ejercicio de estos derechos depende, en buena medida, de que las personas puedan desplazarse de forma segura, asequible, accesible y oportuna. Por ello, la movilidad funciona como un derecho habilitante: sin transporte público suficiente, infraestructura peatonal segura, accesibilidad universal, conectividad territorial y seguridad vial, las personas enfrentan obstáculos reales para acceder a escuelas, empleos, servicios de salud, espacios de cuidado, recreación y participación comunitaria (Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, 1966).

De manera particular, el derecho a la salud exige que la seguridad vial sea tratada como un asunto de salud pública. Las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito no pueden asumirse como hechos inevitables ni como costos ordinarios de la movilidad urbana y regional. Desde el enfoque de sistemas seguros, la obligación de las autoridades consiste en prevenir riesgos previsibles, reducir la exposición al peligro, gestionar velocidades, mejorar la infraestructura, supervisar los servicios de transporte, atender a las víctimas y generar información pública suficiente para tomar decisiones basadas en evidencia.

El fortalecimiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se alinea con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible¹¹ con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, relativo a lograr ciudades y comunidades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles; con el Objetivo 3, orientado a garantizar una vida sana y promover el bienestar; y con el Objetivo 16, relativo a instituciones eficaces, responsables, inclusivas y participativas. En particular, la meta 11.2 plantea la necesidad de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, mejorar la seguridad vial y ampliar el transporte público con especial atención a las personas en situación de vulnerabilidad. La meta 3.6 llama a reducir las muertes y lesiones causadas por hechos de tránsito, mientras que la meta

¹⁰ Asamblea General de las Naciones Unidas. (16 de diciembre de 1966). *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales* (Resolución 2200 A [XXI]). Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/ProfessionalInterest/cescr_SP.pdf

¹¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (s. f.). *Sistema de Información de los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. <https://agenda2030.mx/>



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

16.7 exige decisiones inclusivas, participativas y representativas (Organización de las Naciones Unidas, 2015).

En congruencia con dichos compromisos, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 reconoce que la movilidad debe consolidarse como un eje rector del ordenamiento territorial, la planeación urbana, la política de transporte público, la movilidad activa, la seguridad vial, la perspectiva de género y la inclusión. Esta Estrategia plantea la necesidad de transitar hacia sistemas de transporte integrados, modernos, sostenibles, accesibles, seguros y de calidad, así como fortalecer la coordinación institucional para que la movilidad deje de abordarse de manera sectorial y se convierta en una política transversal (Gobierno de México, 2023).

Las condiciones actuales de movilidad no afectan de la misma manera a todas las personas. Quienes caminan, usan bicicleta, dependen del transporte público, viven en zonas periféricas o rurales, tienen alguna discapacidad, realizan viajes de cuidado, son niñas, niños, adolescentes, personas adultas mayores o mujeres, enfrentan mayores barreras, riesgos y costos para ejercer su derecho a la movilidad. Por ello, fortalecer el Sistema Estatal implica dotarlo de una integración institucional capaz de reconocer desigualdades diferenciadas y de diseñar respuestas con perspectiva interseccional, territorial y de derechos humanos. La incorporación de la dirección de inclusión a personas con discapacidad resulta necesaria para garantizar una visión integral.

La seguridad vial requiere información de salud, datos territoriales, análisis de hechos de tránsito, atención a víctimas, prevención en entornos escolares, participación social y coordinación entre municipios y regiones. Sin estos elementos, el Sistema Estatal corre el riesgo de operar de forma limitada, reactiva y fragmentada.

Asimismo, el derecho a la movilidad segura exige fortalecer los mecanismos de participación ciudadana y rendición de cuentas. Es importante que las autoridades establezcan mecanismos efectivos de participación social, registros de información, instrumentos de planeación integral y procesos de evaluación. La participación de observatorios ciudadanos permite que la sociedad civil, la academia, las personas usuarias y los colectivos vinculados a la movilidad activa y al transporte público contribuyan al diagnóstico, seguimiento y evaluación de las políticas públicas.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

La dimensión convencional y de derechos humanos también obliga a que la política de movilidad atienda el principio de progresividad. Esto significa que el Estado debe avanzar de manera constante en la garantía del derecho a la movilidad y evitar retrocesos injustificados en seguridad vial, accesibilidad, calidad del transporte público, cobertura territorial, participación social y protección de personas usuarias vulnerables.

El fortalecimiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Jalisco busca asegurar que la movilidad sea abordada como un derecho humano conectado con la vida, la salud, la educación, el trabajo, el cuidado, el medio ambiente sano, la igualdad y la participación ciudadana.

V. Justificación

El acceso efectivo al derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad requiere algo más que su reconocimiento formal en la Constitución, en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y en la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. Para que este derecho sea exigible en la práctica, es indispensable contar con instituciones capaces de coordinar, planear, evaluar, dar seguimiento, generar información y articular políticas públicas entre los distintos órdenes de gobierno, sectores sociales y territorios del estado.

En este sentido se tiene que fortalecer el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Jalisco, no como una instancia meramente declarativa, sino como el mecanismo rector de coordinación interinstitucional para garantizar el derecho a la movilidad y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales. La Ley vigente ya establece que el Sistema Estatal es el mecanismo de coordinación entre autoridades competentes y sectores sociales involucrados, con el objeto de cumplir los principios, objetivos, instrumentos de planeación y política pública en la materia; también dispone que debe contar con herramientas y mecanismos para proteger la vida, la salud y la integridad física de las personas bajo un enfoque de sistemas seguros.

No obstante, la configuración actual del Sistema Estatal presenta limitaciones que dificultan el cumplimiento de esos fines. Una visión aislada de la movilidad, la fragmentación de políticas, el abordaje centralista en el Área Metropolitana de Guadalajara, la coordinación limitada entre dependencias de gobierno y las condiciones de desigualdad territorial es una situación que



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

se tiene que abordar. Por ello, se plantea fortalecer al Sistema en tres dimensiones: integración institucional, mecanismos de coordinación y participación, y facultades operativas; todo ello desde una perspectiva que incorpore el derecho humano a la movilidad, la salud pública, el ordenamiento territorial y la atención de desigualdades estructurales en el acceso a los sistemas de traslado.

La justificación jurídica de la reforma se sostiene en la necesidad de armonizar el funcionamiento del Sistema Estatal con el marco constitucional, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 y la propia Ley estatal. La movilidad y la seguridad vial son materias concurrentes que requieren coordinación efectiva entre Estado, municipios, regiones, zonas metropolitanas y sectores de la sociedad. La Ley General establece bases de coordinación, planeación, información, gestión de factores de riesgo y toma de decisiones con evidencia; por tanto, la legislación local debe dotar al Sistema Estatal de una estructura suficiente para cumplir esas obligaciones.

La reforma al artículo 73 se justifica porque los problemas de movilidad y seguridad vial no se limitan al Área Metropolitana de Guadalajara ni a las zonas metropolitanas formalmente reconocidas. En Jalisco existen corredores regionales, municipios intermedios, áreas rurales, zonas conurbadas, sistemas de transporte intermunicipal y territorios con desigual acceso a servicios, infraestructura y conectividad. Por ello, ampliar la visión de “sistemas metropolitanos” hacia “sistemas metropolitanos y regionales” permite reconocer la diversidad geográfica, económica y social del estado, así como construir una gobernanza territorial más equilibrada. La propia iniciativa propone que el Ejecutivo y los ayuntamientos puedan integrar sistemas metropolitanos y regionales de movilidad eficientes que garanticen la atención de toda la población bajo los principios de jerarquía de la movilidad y seguridad vial.

La reforma al artículo 84 se justifica por la necesidad de ampliar y precisar la integración del Sistema Estatal. Un mecanismo de coordinación en materia de movilidad y seguridad vial no puede operar de manera efectiva si carece de la participación de instituciones clave para entender la complejidad del problema público. Por ello, se propone incorporar con derecho a voz y voto a la Secretaría de Salud, la Secretaría de Educación, la Fiscalía del Estado de Jalisco, el Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco, la Secretaría General de Gobierno a través de la Dirección de



**GOBIERNO
DE JALISCO**

**P O D E R
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA
DEL CONGRESO**

Inclusión a Personas con Discapacidad, las doce regiones del estado, los sistemas metropolitanos y regionales, así como los observatorios constituidos conforme a la Ley.

La participación de la Secretaría de Salud es indispensable porque la seguridad vial es un asunto de salud pública. Las muertes y lesiones graves derivadas de siniestros viales afectan no sólo a las víctimas directas, sino también a familias, comunidades, servicios de emergencia, hospitales y sistemas de atención post hospitalaria. La reforma permite pasar de una visión restringida de "prevención de accidentes" a un enfoque sistémico de siniestralidad vial, corresponsabilidad institucional, prevención, reacción, atención y seguimiento.

La incorporación de la Fiscalía del Estado de Jalisco también se justifica por la naturaleza de la información que genera y resguarda respecto de hechos viales con víctimas. Su participación en el Sistema Estatal permitiría mejorar la coordinación entre prevención, investigación, atención a víctimas, análisis de patrones de siniestralidad y generación de información útil para diseñar políticas públicas. La seguridad vial requiere conocer no sólo dónde ocurren los hechos, sino también sus consecuencias jurídicas, sociales, institucionales y territoriales.

La inclusión del Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco se justifica por la necesidad de mejorar la recolección, almacenamiento, integración, procesamiento, homologación y análisis de datos de siniestralidad, movilidad, accesibilidad, transporte, territorio y población usuaria. La Ley Estatal, ya reconoce la importancia del Sistema Estatal Territorial y de la información e indicadores para elaborar políticas públicas que garanticen los derechos, principios y objetivos de movilidad y seguridad vial. Sin embargo, para que esa obligación sea efectiva, el Sistema Estatal debe contar con la participación de la instancia especializada en información estadística y geográfica.

La incorporación de la Dirección de Inclusión a Personas con Discapacidad se justifica porque el derecho humano a la movilidad no puede garantizarse plenamente sin una perspectiva de accesibilidad universal, inclusión y no discriminación. Las personas con discapacidad enfrentan barreras físicas, comunicacionales, institucionales y actitudinales que limitan su posibilidad de desplazarse de manera autónoma, segura y digna en el espacio público, en el transporte público, en la infraestructura peatonal, en los cruces viales, en



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

las estaciones, paraderos, banquetas, ciclovías, centros de transferencia y demás componentes del sistema de movilidad.

Su participación dentro del Sistema Estatal permitiría que las decisiones en materia de movilidad y seguridad vial incorporen de manera transversal criterios de diseño universal, ajustes razonables, accesibilidad, seguridad vial incluyente y atención diferenciada a las necesidades de las personas con discapacidad. Permite que el Sistema Estatal cumpla de mejor manera con su objeto de garantizar el derecho humano a la movilidad, al asegurar que la planeación, operación, evaluación y seguimiento de las políticas de movilidad consideren explícitamente las necesidades de las personas con discapacidad.

La incorporación de los observatorios ciudadanos se justifica desde los principios de participación social, transparencia, rendición de cuentas y corresponsabilidad pública. La movilidad y la seguridad vial afectan cotidianamente a personas usuarias del transporte público, peatones, ciclistas, personas con discapacidad, personas mayores, niñas, niños, mujeres, estudiantes, trabajadores, personas cuidadoras y habitantes de periferias urbanas y regiones del estado. Por ello, los espacios ciudadanos y académicos deben formar parte de los mecanismos de diagnóstico, deliberación, seguimiento y evaluación.

La reforma al artículo 85 se justifica porque el Sistema Estatal no debe limitarse a promover acuerdos generales, sino que debe contar con facultades claras para establecer bases de coordinación, planeación, operación, funcionamiento y evaluación de políticas estatales, sectoriales, regionales, municipales, intermunicipales y metropolitanas. Esta modificación es relevante porque una política de movilidad segura no puede depender de acciones aisladas o de esfuerzos desarticulados entre dependencias.

Desde una perspectiva social, la reforma se justifica porque la movilidad es un derecho habilitante para ejercer otros derechos. Las personas dependen de sistemas de movilidad seguros y accesibles para llegar a sus hogares, centros de trabajo, escuelas, hospitales, espacios públicos y redes de cuidado. Cuando la movilidad falla, se producen exclusión, pérdida de tiempo, costos económicos, riesgos viales, desigualdad territorial y barreras para acceder a oportunidades. Por ello, fortalecer el Sistema Estatal implica mejorar la capacidad del Estado para atender problemas que afectan de manera diferenciada a quienes dependen del transporte público, caminan,



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

usan bicicleta, viven en periferias o regiones con baja conectividad, o enfrentan condiciones de vulnerabilidad.

El Sistema Estatal debe transformarse en una plataforma de gobernanza pública y ser el mecanismo de coordinación entre autoridades estatales y municipales, así como con sectores de la sociedad, para implementar de manera coordinada principios, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas orientadas a garantizar el derecho a la movilidad.

VI. Conclusión

La presente iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco responde a una necesidad pública, jurídica e institucional de fortalecer el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para que deje de operar únicamente como una instancia formal de coordinación y se consolide como un mecanismo efectivo de gobernanza, planeación, evaluación, seguimiento, generación de información y participación social.

El derecho humano a la movilidad, reconocido constitucionalmente y desarrollado por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, exige que las autoridades garanticen condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Sin embargo, dicho mandato no puede cumplirse plenamente si el diseño institucional estatal permanece fragmentado, limitado en su integración, concentrado en una visión metropolitana reducida y sin facultades suficientes para coordinar políticas públicas estatales, regionales, municipales, intermunicipales y metropolitanas.

En Jalisco, la persistencia de muertes y lesiones graves, las desigualdades territoriales, la falta de información pública suficientemente integrada y la necesidad de articular movilidad con salud, educación, procuración de justicia, planeación territorial, medio ambiente y participación ciudadana, justifican la pertinencia de esta reforma. La propia Ley estatal reconoce que la movilidad debe garantizarse bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, disminuir impactos negativos sociales, económicos, ambientales y de salud, y priorizar a las personas, especialmente a los grupos en situación de vulnerabilidad.



**GOBIERNO
DE JALISCO**

**P O D E R
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA
DEL CONGRESO**

La presente permite avanzar en esa dirección al precisar la denominación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Jalisco, ampliar la perspectiva de sistemas metropolitanos hacia sistemas metropolitanos y regionales, fortalecer su integración institucional e incorporar actores estratégicos.

Asimismo, la iniciativa fortalece las facultades del Sistema Estatal para establecer bases de coordinación, planeación, operación, funcionamiento y evaluación de políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial. Con ello, se busca que las decisiones públicas dejen de depender de acciones aisladas o reactivas, y se articulen mediante información confiable, evidencia territorial, corresponsabilidad institucional, participación social y seguimiento permanente.

La reforma es congruente con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, la cual plantea la necesidad de consolidar la movilidad como eje del ordenamiento territorial, transitar hacia sistemas de transporte público integrados, modernos, seguros, sostenibles, accesibles y de calidad, fortalecer la movilidad activa, incorporar la perspectiva de género e inclusión, y proteger la vida mediante el enfoque de sistema seguro.

Esta reforma permitirá que Jalisco cuente con un Sistema Estatal más sólido, plural, territorial, técnico y participativo. Ello contribuirá a mejorar la coordinación entre autoridades estatales, municipales, regionales y metropolitanas; fortalecer la generación y uso de información pública; atender con mayor eficacia la siniestralidad vial; mejorar las condiciones de seguridad del transporte público; proteger a personas peatonas y ciclistas; incorporar la perspectiva de salud pública; y garantizar que las políticas de movilidad respondan a las necesidades diferenciadas de la población.

La presente iniciativa es necesaria y pertinente para fortalecer el marco jurídico estatal en materia de movilidad y seguridad vial. Para avanzar hacia un modelo de gobernanza que coloque al centro la vida, la integridad, la accesibilidad, la equidad territorial, la sustentabilidad y el derecho de todas las personas a desplazarse de manera segura y digna, para que en Jalisco la movilidad sea efectivamente un derecho.

En virtud de lo anterior, presentamos el siguiente cuadro comparativo sobre la reforma planteada:



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
Artículo 5. Glosario. 1. Para efectos de esta Ley, se entenderá por: I. a CXXXVI. (...) CXXXVII. Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte de Jalisco; CXXXVIII. a CLXXX. (...)	Artículo 5. Glosario. 1. Para efectos de esta Ley, se entenderá por: I. a CXXXVI. (...) CXXXVII. Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Jalisco; CXXXVIII. a CLXXX. (...)
Artículo 73. Sistemas Metropolitanos. 1. El Ejecutivo y los ayuntamientos atenderán, conforme a los convenios que celebren, los servicios de transporte público, a efecto de integrar sistemas metropolitanos de movilidad eficientes que garanticen la atención de toda la población, bajo los principios rectores de jerarquía de la movilidad y seguridad vial, establecidos en la presente Ley. 2. a 3. (...) 4. El Ejecutivo podrá implementar, evaluar, supervisar y operar, a través de los organismos correspondientes y convenios de coordinación metropolitana, los servicios de transporte público individual en red, bajo un modelo integrado de movilidad, previa autorización de los municipios, en función de las	Artículo 73. Sistemas Metropolitanos y Regionales. 1. El Ejecutivo y los ayuntamientos atenderán, conforme a los convenios que celebren, los servicios de transporte público, a efecto de integrar sistemas metropolitanos y regionales de movilidad eficientes que garanticen la atención de toda la población, bajo los principios rectores de jerarquía de la movilidad y seguridad vial, establecidos en la presente Ley. 2. a 3. (...) 4. El Ejecutivo podrá implementar, evaluar, supervisar y operar, a través de los organismos correspondientes y convenios de coordinación, los servicios de transporte público individual en red, bajo un modelo integrado de movilidad, previa autorización de los municipios, en



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

atribuciones aplicables en la normatividad vigente.	función de las atribuciones aplicables en la normatividad vigente.
Artículo 84. Integración. 1. El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares o representantes legales de: I. a V. (...) VI. La Secretaría de Salud, a través del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes; VII. La Secretaría de Educación; VIII. El Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara; IX. La Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara; X. Los representantes de las doce regiones del Estado de Jalisco, designados por medio del mecanismo definido en los lineamientos que para este efecto se emitan, con ciclos de representatividad rotatoria; y XI. Los representantes de los Sistemas Metropolitanos que se autoricen en los términos de la presente Ley y disposiciones legales aplicables.	Artículo 84. Integración. 1. Serán integrantes del Sistema Estatal con derecho a voz y voto las personas titulares o representantes legales de: I. a V. (...) VI. La Secretaría de Salud; VII. La Secretaría de Educación; VIII. La Fiscalía del Estado de Jalisco; IX. La Secretaría General de Gobierno, a través de la Dirección de inclusión a personas con discapacidad; X. El Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco; XI. Las doce regiones del Estado de Jalisco, designados por medio del mecanismo definido en los lineamientos del Sistema Estatal que para este efecto se emitan, con ciclos de representatividad rotatoria;



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

<i>Sin correlativo</i> 2. Los integrantes del Sistema Estatal contarán con voz y voto, y en caso de empate el Presidente contará con voto de calidad. 3. El Sistema podrá invitar a otras autoridades en materia de movilidad, así como actores de la academia, sociedad civil o sector privado que se considere necesarias para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, quienes contarán con derecho a voz. <i>Sin correlativo</i>	XII. Los Sistemas Metropolitanos y Regionales contemplados en la presente Ley y disposiciones legales aplicables; y XIII. Los Observatorios constituidos en términos de la presente Ley, los lineamientos del Sistema Estatal y demás disposiciones legales aplicables. 2. Serán integrantes del Sistema Estatal con derecho a voz las personas titulares o representantes de: I. El Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara; II. La Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara; y III. La Comisión de Movilidad y Transporte del Congreso del Estado de Jalisco. 3. El Sistema Estatal podrá invitar a otras autoridades en materia de movilidad, así como actores de la academia, sociedad civil o sector privado que considere necesarias para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, quienes contarán con derecho a voz. 4. En caso de empate, la persona Presidenta contará con voto de calidad.
Artículo 85. Facultades. 1. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:	Artículo 85. Facultades. 1. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

I. a III. (...) IV. Establecer las bases de coordinación, planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de abonar a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, así como los planes y programas municipales; V. a VI. (...) VII. Formular y aprobar la Estrategia Estatal, que constituye el instrumento rector de las autoridades competentes para la conducción de la Política Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, mismo que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones en los términos de la presente Ley; VIII a XI. (...) XII. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental; XIII. Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;	I. a III. (...) IV. Establecer las bases de coordinación, planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de abonar a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, así como los planes y programas municipales, intermunicipales y metropolitanos; V. a VI. (...) VII. Formular y aprobar la Estrategia Estatal, que constituye el instrumento rector de las autoridades competentes para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial mismo que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones en los términos de la presente Ley; VIII a XI. (...) XII. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación de todos los tipos de transporte y la movilidad, a efecto de mejorar su eficiencia operacional, seguridad vial, desempeño ambiental y planeación estratégica; XIII. Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal a través de la suscripción de convenios de colaboración entre las dependencias y entidades para la correcta ejecución de la planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial, así como dar
--	---



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

XIV. a XIX. (...) XX. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema Estatal y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.	seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan; XIV. a XIX. (...) XX. Las demás que se establezcan en sus lineamientos de organización y operación para el funcionamiento del Sistema Estatal y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.
Artículo 87. Información 1. a 2. (...) 3. El Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, suscribirán convenios de coordinación e intercambio de información necesaria para la transmisión de los archivos y bases de datos de las diversas dependencias, organismos autónomos, municipios o cualquier otro ente público o privado generador de datos e información en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito de sus respectivas competencias.	Artículo 87. Información 1. a 2. (...) 3. El Ejecutivo del Estado promoverá la suscripción de convenios de coordinación e intercambio de información necesaria para la transmisión de los archivos y bases de datos de las diversas dependencias, organismos autónomos, municipios o cualquier otro ente público o privado generador de datos e información en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito de sus respectivas competencias.
Artículo 92. Proyectos y estudios 1. Los proyectos y estudios en materia de movilidad, seguridad vial y transporte deben contener: I. a XVI (...)	Artículo 92. Proyectos y estudios. 1. Los proyectos y estudios en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, con excepción de las campañas de comunicación y políticas públicas, deben contener: I. a XVI (...)
Artículo 325. De la revocación a personas jurídicas. 1. Tratándose de concesiones del servicio de transporte público en su	Artículo 325. De la revocación a personas jurídicas. 1. Tratándose de concesiones del servicio de transporte público en su



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

modo de masivo y colectivo a personas jurídicas, podrán ser revocadas por alguna de las causas siguientes: I. a VI. (...) VII. No se cubran los gastos y apoyos económicos a que esté obligado el concesionario como resultado de accidentes en los que se vean involucrados las unidades con que presta el servicio público de transporte de personas pasajeras en su modo de colectivo, en términos a lo previsto en el reglamento de esta Ley; y (...)	modo de masivo y colectivo a personas jurídicas, podrán ser revocadas por alguna de las causas siguientes: I. a VI. (...) VII. No se cubran los gastos y apoyos económicos a que esté obligado el concesionario como resultado de sinistros de tránsito en los que se vean involucrados las unidades con que presta el servicio público de transporte de personas pasajeras en su modo de colectivo, en términos a lo previsto en el reglamento de esta Ley; y (...)
Artículo 377. Cancelación de la licencia de conducir. 1. Se sancionará con la cancelación definitivamente la licencia de conducir a la persona a la persona conductora que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un accidente vial, en un vehículo de transporte de materiales peligrosos, transporte escolar, vehículos de emergencia y transporte de personas pasajeras.	Artículo 377. Cancelación de la licencia de conducir. 1. Se sancionará con la cancelación definitivamente la licencia de conducir a la persona a la persona conductora que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un sinistro de tránsito, en un vehículo de transporte de materiales peligrosos, transporte escolar, vehículos de emergencia y transporte de personas pasajeras.

VII. Repercusiones

Jurídicas: Implica que el Ejecutivo del estado realice las actualizaciones y adecuaciones del Reglamento de la Ley, y de todos los ordenamientos jurídicos implicados que regulan al Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, para dar cumplimiento a las disposiciones legales reformadas y añadidas.

Económicas: Dada la naturaleza de los artículos reformados y las modificaciones propuestas, no se prevén impactos de este carácter.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

Sociales: La propuesta atiende indirectamente diversas problemáticas en materia de movilidad y seguridad vial en beneficio de la población jalisciense, en la medida de que alimenta las atribuciones, facultades y configuración del Sistema; fortalece la coordinación metropolitana, intermunicipal e interinstitucional; e introduce paradigmas de movilidad y seguridad vial necesarios para garantizar el derecho humano a la movilidad bajo las condiciones y principios previstos en la Ley.

Presupuestarias: Toda vez que la Ley no contempla presupuesto para la operación del Sistema per se, salvo el ejercido de forma corriente por las dependencias integrantes, la presente iniciativa no conlleva impactos presupuestales.

Por las razones anteriormente expuestas, tengo a bien presentar la siguiente:

INICIATIVA DE LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 5, 73, 84, 85, 87, 92, 325 y 337 DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

ÚNICO. Se modifican los artículos 5, 73, 84, 85, 87, 92, 325 y 337 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco para quedar como sigue:

Artículo 5. Glosario.

1. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. al CXXXVI. (...)

CXXXVII. Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Jalisco;

CXXXVIII. a CLXXX. (...)

Artículo 73. Sistemas Metropolitanos y Regionales.

1. El Ejecutivo y los ayuntamientos atenderán, conforme a los convenios que celebren, los servicios de transporte público, a efecto de integrar sistemas metropolitanos y regionales de movilidad eficientes que garanticen la atención de toda la población, bajo los principios rectores de jerarquía de la movilidad y seguridad vial, establecidos en la presente Ley.

2. a 3. (...)



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

4. El Ejecutivo podrá implementar, evaluar, supervisar y operar, a través de los organismos correspondientes y convenios de coordinación, los servicios de transporte público individual en red, bajo un modelo integrado de movilidad, previa autorización de los municipios, en función de las atribuciones aplicables en la normatividad vigente.

Artículo 84. Integración.

1. Serán integrantes del Sistema Estatal con derecho a voz y voto las personas titulares o representantes legales de:

I. a V. (...)

VI. La Secretaría de Salud;

VII. La Secretaría de Educación;

VIII. La Fiscalía del Estado de Jalisco;

IX. La Secretaría General de Gobierno, a través de la Dirección de inclusión a personas con discapacidad;

X. El Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco;

XI. Las doce regiones del Estado de Jalisco, designados por medio del mecanismo definido en los lineamientos del Sistema Estatal que para este efecto se emitan, con ciclos de representatividad rotatoria;

XII. Los Sistemas Metropolitanos y Regionales contemplados en la presente Ley y disposiciones legales aplicables; y

XIII. Los Observatorios constituidos en términos de la presente Ley, los lineamientos del Sistema Estatal y demás disposiciones legales aplicables.

2. Serán integrantes del Sistema Estatal con derecho a voz las personas titulares o representantes de:

I. El Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara;

II. La Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara; y

III. La Comisión de Movilidad y Transporte del Congreso del Estado de Jalisco.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

3. El Sistema **Estat**al podrá invitar a otras autoridades en materia de movilidad, así como actores de la academia, sociedad civil o sector privado que considere necesarias para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, quienes contarán con derecho a voz.

4. En caso de empate, la persona **Presidenta** contará con voto de calidad.

Artículo 85. Facultades.

1. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

I. a III. (...)

IV. Establecer las bases de coordinación, planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de abonar a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, así como los planes y programas municipales, **intermunicipales y metropolitanos**;

V. a VI. (...)

VII. Formular y aprobar la Estrategia Estatal, que constituye el instrumento rector de las autoridades competentes para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial mismo que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones en los términos de la presente Ley;

VIII a XI. (...)

XII. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación de **todos los tipos de transporte y la movilidad, a efecto de mejorar su eficiencia operacional, seguridad vial, desempeño ambiental y planeación estratégica**;

XIII. Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal **a través de la suscripción de convenios de colaboración entre las dependencias y entidades para la correcta ejecución de la planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial, así como dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan**;

XIV. a XIX. (...)

XX. Las demás que se establezcan **en sus lineamientos de organización y operación** para el funcionamiento del Sistema Estatal y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 87. Información



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

1. a 2. (...)

3. El Ejecutivo del Estado **promoverá la suscripción de** convenios de coordinación e intercambio de información necesaria para la transmisión de los archivos y bases de datos de las diversas dependencias, organismos autónomos, municipios o cualquier otro ente público o privado generador de datos e información en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 92. Proyectos y estudios.

1. Los proyectos y estudios en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, **con excepción de las campañas de comunicación y políticas públicas**, deben contener:

I. a XVI (...)

Artículo 325. De la revocación a personas jurídicas.

1. Tratándose de concesiones del servicio de transporte público en su modo de masivo y colectivo a personas jurídicas, podrán ser revocadas por alguna de las causas siguientes:

I. a VI. (...)

VII. No se cubran los gastos y apoyos económicos a que esté obligado el concesionario como resultado de **siniestros de tránsito** en los que se vean involucrados las unidades con que presta el servicio público de transporte de personas pasajeras en su modo de colectivo, en términos a lo previsto en el reglamento de esta Ley; y

(...)

Artículo 377. Cancelación de la licencia de conducir.

1. Se sancionará con la cancelación definitivamente la licencia de conducir a la persona a la persona conductora que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un **siniestro de tránsito**, en un vehículo de transporte de materiales peligrosos, transporte escolar, vehículos de emergencia y transporte de personas pasajeras.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el periódico oficial "El Estado de Jalisco".



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

SEGUNDO. El Ejecutivo del Estado, en el término de noventa días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, emitirá las adecuaciones correspondientes al Reglamento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, y demás ordenamientos necesarios, para la debida implementación y cumplimiento de lo previsto en este decreto y la Ley.

TERCERO. En un plazo no mayor a noventa días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente decreto, se integrará a los nuevos integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Jalisco.

ATENTAMENTE

SALÓN DE SESIONES DEL CONGRESO DEL ESTADO

GUADALAJARA JALISCO, A LA FECHA DE SU PRESENTACIÓN.

TONANTZIN ELUSAY CÁRDENAS MÉNDEZ
PRESIDENTA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE FUTURO

CLAUDIA MURGUÍA TORRES
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

MIGUEL DE LA ROSA FIGUEROA
PRESIDENTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO


LEONARDO ALMAGUER CASTAÑEDA
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL
TRABAJO


ITZCOATL TONATIUH BRAVO PADILLA
PRESIDENTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE HAGAMOS

LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE A LA INICIATIVA DE LEY QUE MODIFICA LOS
ARTÍCULOS 5, 73, 84, 85, 87, 92, 325 y 337 DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE
DEL ESTADO DE JALISCO