

LA ARMONIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE LAS 32 ENTIDADES FEDERATIVAS EN MATERIA DE MOVILIDAD CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Ciudad de México, junio de 2025

Índice.

INTRODUCCIÓN	6
CONTEXTO DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO	8
ANTECEDENTES.....	10
PRINCIPALES APORTACIONES	12
LA OBLIGACIÓN DE ARMONIZAR LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.....	16
AVANCES EN LA ARMONIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN LOCAL EN MATERIA DE MOVILIDAD CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	17
Aguascalientes	18
Baja California	18
Baja California Sur	18
Campeche	18
Chiapas	19
Chihuahua	19
Ciudad de México	19
Coahuila de Zaragoza	19
Colima	20
Durango	20
Guanajuato	20
Guerrero	21
Hidalgo	21
Jalisco	21
Estado de México	21
Michoacán	22
Morelos	22
Nayarit	22
Nuevo León	22
Oaxaca	23
Puebla	23
Querétaro	23
Quintana Roo	23

San Luis Potosí	23
Sinaloa	24
Sonora	24
Tabasco	24
Tamaulipas	24
Tlaxcala	25
Veracruz	25
Zacatecas	25
CONCLUSIONES	26
BIBLIOGRAFÍA	28
ANEXO I LA ARMONIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE LAS 32 ENTIDADES FEDERATIVAS EN MATERIA DE MOVILIDAD CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	32

Instituto de Investigaciones Legislativas

Lic. Pedro Díaz Rebollar

Titular

Autorización

Arturo Gómez Rosales

Asistente Técnico

Coordinación

Lic. Fernando Martínez González

Subdirector de Estudios Legislativos Comparados, Prácticas

Parlamentarias y Capacitación Legislativa

Elaboración

Dr. Jem Alexis Fernández Sánchez

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Universidad Nacional Autónoma de México

Investigador Especializado

Supervisión

INTRODUCCIÓN

El Instituto de Investigaciones Legislativas del Congreso de la Ciudad de México es un órgano de carácter administrativo cuyo objetivo es estudiar e investigar temas relacionados con la historia, funciones, actividades y prácticas legislativas. Su misión principal es la de robustecer la práctica parlamentaria a través de sus investigaciones, mismas que deben dar como resultado instrumentos parlamentarios serios, sustentados y documentados para dar certeza al marco legal de la Ciudad de México y sus habitantes.

Conforme a lo anterior, se establece el apoyo técnico para las y los diputados que así lo requieran para coadyuvar con su trabajo de investigación en temas específicos que les permitan obtener mayores elementos en el proceso de elaboración de iniciativas, proposiciones con punto de acuerdo, dictámenes y demás instrumentos legislativos.

En concordancia con señalado con antelación es que este Instituto da respuesta y atención a la *solicitud de investigación* contenida en el oficio número CCDMX/IIIL/CMSSV/0007/2024 signado por el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, Presidente de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, relativa a un estudio comparado con el objetivo de conocer qué estados de la República Mexicana han armonizado su legislación local con respecto a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el objetivo de contar con un marco argumentativo adicional para la armonización de la legislación de la Ciudad de México en materia de movilidad, debido a que en términos del Artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se expidió esta Ley General es una obligación a cargo de este Congreso armonizar la ley local en la materia con el contenido de la misma.

De esta manera, la presente investigación se centra en cinco ejes fundamentales, con la finalidad de contar con un panorama lo suficientemente amplio sobre la materia de la investigación. En este sentido, en un primer momento, se da cuenta del contexto de la movilidad en la Ciudad de México a

partir de información recuperada de la Secretaría de Movilidad capitalina, con la intención de dimensionar las problemáticas en torno a la movilidad y la seguridad vial.

En un segundo momento, se detalla el proceso legislativo de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, aprobada por el Congreso de la Unión, LXV Legislatura, para identificar los procesos a los que se sometió este producto legislativo. En seguida, se abordan de manera general las principales aportaciones de la Ley General, en tanto su contenido constituye la base mínima que habrán de observar las legislaturas de las entidades federativas y de la Ciudad de México en su obligación de armonizar los ordenamientos jurídicos en la materia.

Por otro lado, se analiza la obligación a cargo de las legislaturas estatales, relativa a armonizar sus ordenamientos jurídicos con el contenido de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual deviene de una disposición de carácter transitorio prevista en el Decreto por virtud del cual se expidió la ley general en comento.

Posteriormente, se realiza un análisis de las leyes en materia de movilidad, tránsito y seguridad vial de las legislaturas de las entidades federativas y de la Ciudad de México, con el propósito de identificar los avances que se han tenido en relación a la armonización de la legislación local de las 32 entidades federativas con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Finalmente, se exponen las conclusiones de manera sucinta, identificando las entidades federativas que han armonizado sus ordenamientos jurídica en la materia, aquellos que no lo han hecho y los que lo han hecho de manera parcial.

CONTEXTO DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO

La importancia de esta investigación descansa en que la movilidad en la Ciudad de México es un aspecto de especial relevancia, ya que en ella habitan

más de 9.2 millones de personas¹ y transitan diariamente otros 2.3 millones², quienes día con día se movilizan para el ejercicio de otros derechos, como la educación, la recreación, el trabajo, la salud, etc.

Asimismo, se estima que la Ciudad de México alberga cerca del 12% del parque vehicular nacional, esto es, 6.9 millones de vehículos, lo que indica que hay un vehículo por cada 1.5 personas que residen en la Ciudad.³ La carga vehicular y los diversos medios de transporte que hay en la Ciudad de México, así como los desplazamientos que tienen que realizar las personas que viven, habitan o transitan por la Ciudad, es proporcional a la cantidad de hechos de tránsito que suceden a diario.

Al respecto, el Reporte trimestral de hechos de tránsito, elaborado por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, correspondiente al periodo enero-marzo 2025, registra un total de 111 personas fallecidas en sitio por hechos de tránsito.⁴

En concreto, durante el primer trimestre de 2025, los motociclistas representan el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio con 48.6% (24 de 111), el 29.7% peatones (33 de 111), el 14.4% pasajeros (16 de 111), conductores 5.4% (6 de 111) y el 1.8% ciclistas (2 de 111). Sobre el particular, destaca que el 81% del total de víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres (90 de 111) el 71% del total de los hombres y 65% del total de las mujeres fallecidas, tenían entre 18 y 45 años de edad.

En cuanto a las personas lesionadas por hechos de tránsito, el reporte trimestral registra un total de 8 mil 659 personas lesionadas, de las cuales las

¹ Instituto Nacional de Geografía y Estadística. "Número de habitantes. Ciudad de México", Cuéntame... Información por entidad, México, 2020,

<https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/default.aspx?tema=me&e=09>
² Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, "Fórmula y metodología para la distribución de las participaciones federales a las alcaldías de la Ciudad de México para el ejercicio fiscal 2023, https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/metodologia_distribucion_participaciones/docs/2023/FORMULA_METODOLOGIA_DISTRIBUCION_PARTICIPACIONES_2023.pdf

³ Instituto Nacional de Geografía y Estadística. "Número de habitantes. Ciudad de México", Cuéntame... Información por entidad, México, 2020, <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/default.aspx?tema=me&e=09>

⁴ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, "Reporte trimestral de hechos de tránsito. Enero-Marzo 2025", https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/HT/2025/ReporteHT_1erTrimestre2025.pdf

personas conductoras de motocicletas representan el 46.8% (4,050 de 8,659); las personas pasajeras representan el 21.5% (1,859 de 8,659). las personas conductoras representan el 12.8% (1,112 de 8,659); las personas peatonas representan el 12.8% (1,105 de 8,659) y las personas ciclistas el 6.2% (533 de 8,659).

Por otro lado, en materia de hechos de tránsito mortales, durante el primer trimestre de 2025, el 61% de los incidentes fatales sucedieron los días viernes, sábados y domingos siendo el 59% ocurridos en el horario nocturno de las 18:00 a 05:59. Sobre este punto, los ejes viales representan las vialidades con la cifra más alta de hechos de tránsito mortales con 30% (32 de 108), seguidos de las vías primarias (25 de 108) y las vías de acceso controlado (24 de 108) ambas con un 23%.

Estas cifras ponen de manifiesto la necesidad de atender las problemáticas en torno a la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad de México, las cuales exigen la implementación de medidas que busquen la maximización de estos derechos humanos.

En este contexto, la correspondencia de la legislación de la Ciudad de México en la materia con relación a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a través de la armonización normativa, se perfila como una oportunidad para hacer frente a las problemáticas descritas, en tanto la Ley General establece múltiples obligaciones a cargo de las autoridades de los tres órdenes de gobierno a través de las cuales se busca garantizar el derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial a partir de estrategias, figuras y elementos susceptibles a maximizar estos derechos.

Por lo tanto, es indispensable que el producto legislativo que se elabore para lograr esta armonización se realice con el soporte informativo suficiente en aras de fortalecer su esencia.

ANTECEDENTES

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial fue producto de un largo proceso legislativo, que reunió las necesidades y los argumentos plasmados en

cuatro iniciativas de ley. A efecto de tener claridad respecto de este proceso, se presenta la síntesis del proceso que se siguió en el Congreso de la Unión para la elaboración de este producto legislativo.

La primera iniciativa⁵ fue presentada por la Senadora Patricia Mercado, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, y el Senador Martí Batres Guadarrama, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, el 30 de abril de 2019. La segunda iniciativa⁶ fue presentada por el Senador Primo Dothé Mata, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, el 22 de mayo de 2019. La tercera iniciativa⁷ fue presentada por la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo el día 17 de marzo de 2021. Finalmente, la cuarta iniciativa⁸ fue presentada por la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional el día 16 de junio de 2021.

Como parte del proceso legislativo, estas iniciativas fueron turnadas para su análisis y dictamen a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos Segunda, las cuales en sesión de fecha 09 de diciembre de 2021 aprobaron el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.⁹ Por lo que se hizo del conocimiento de la Mesa Directiva del Senado de la República para su inscripción y posterior análisis y discusión en el Pleno de dicho órgano parlamentario.

El Dictamen fue aprobado por el Pleno del Senado de la República con 104 votos a favor, 0 en contra y 0 abstenciones en la sesión ordinaria de fecha 14 de

⁵ Senado de la República, Gaceta Parlamentaria LXV/1SPO-44/125096.
https://www.senado.gob.mx/66/gaceta_del_senado/documento/125096

⁶ *Idem.*

⁷ *Idem.*

⁸ *Idem.*

⁹ Senado de la República, Gobierno de México.
Dictamen en sentido positivo de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, a la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2022-04-05-1/assets/documentos/Dic_ZMyM_LGMySV.pdf

diciembre de 2021¹⁰ y se turnó para sus efectos constitucionales a la Cámara de Diputados, en su calidad de cámara revisora.

En consecuencia, el 2 de febrero de 2022 el Pleno de la Cámara de Diputados recibió la minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la turnó a la Comisión de Movilidad para su análisis y dictamen. Sin embargo, el 17 de febrero de 2022, mediante rectificación de turno, se envió a la Comisión de Movilidad para su análisis y dictamen, con opinión de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

El 1º de marzo de 2022 la Comisión de Comunicaciones y Transportes emitió su opinión respecto de la minuta en comento. Por lo que el 10 de marzo de ese mismo año, la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados aprobó el dictamen a la minuta con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad Vial¹¹.

El 24 de marzo de 2022 el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial¹² y con fecha 30 de marzo de 2022 la remitió nuevamente al Senado de la República.

El 30 de marzo de 2022 la Senadora Verónica Noemí Camino Farjat turnó la minuta con el Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda para su análisis y dictamen.

El 04 de abril de 2022 las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y de Movilidad y de Estudios Legislativos, Segunda aprobó el dictamen de referencia¹³.

¹⁰ Senado de la República. Votación del dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos, del proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. <https://www.senado.gob.mx/66/votacion/3992>

¹¹ *Idem*.

¹² Cámara de Diputados. Gaceta Parlamentaria Número 5988, <https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/65/2022/mar/20220324.html>

¹³ Senado de la República, Gaceta Parlamentaria LXV/1SPO-43/125002, https://www.senado.gob.mx/66/gaceta_del_senado/documento/125002

Finalmente, el 05 de abril de 2022 el Pleno del Senado de la República aprobó con 103 votos a favor, 0 en contra y 0 abstenciones el Dictamen a la minuta con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial¹⁴.

Siguiendo el proceso constitucional de creación de normas, el 17 de mayo de 2022 la persona titular del Poder Ejecutivo Federal publicó en el Diario Oficial de la Federación el *DECRETO por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*¹⁵, mismo que en términos de su artículo Primero Transitorio entró en vigor al día siguiente, es decir, el 18 de mayo de 2022.

Adicionalmente, debe señalarse que esta Ley General ha sido reformada en dos ocasiones: la primera de ellas con fecha 08 de mayo de 2023, en la que se adicionaron los incisos a) y b) a la fracción III del artículo párrafo, por virtud de la cual se establecieron límites viales en zonas de hospitales, asilos, albergues y en entornos escolares. La segunda de estas reformas se realizó el día 29 de diciembre de 2023, en la que se reformaron los artículos 3, fracción I; 14, fracciones I y II; y 22 fracción IV; y se adiciona un segundo párrafo al artículo 46 a fin de establecer diversas medidas en materia de accesibilidad.

PRINCIPALES APORTACIONES

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 1, fracción II, define la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación.¹⁶ De igual forma establece las bases para priorizar los diferentes

¹⁴ Senado de la República, Votación en lo general y los artículos reservados del Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda que contiene la minuta con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, <https://www.senado.gob.mx/66/votacion/4101>

¹⁵ Diario Oficial de la Federación, Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0

¹⁶ *Idem*.

medios de transporte con menor costo ambiental y social, incluyendo la movilidad no motorizada de vehículos no contaminantes y la intermodalidad¹⁷.

Las modificaciones sustanciales que se hicieron en esta materia estuvieron encaminadas a fortalecer el desarrollo de ciudades más seguras y el reconocimiento de los derechos humanos, coexistiendo diversos tipos de movilidad y disminuyendo riesgos para los ciudadanos, por lo que es dable asumir que el núcleo de este ordenamiento está en priorizar a las personas en razón de que, del universo de la movilidad, constituyen el sector más vulnerable. Así, con este instrumento, se pretende crear mecanismos de prevención haciendo de ellos políticas públicas con la prioridad de disminuir muertes por hechos de tránsito, teniendo como eje rector la concientización.

De esta manera, la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tiene el propósito de mejorar las condiciones de movilidad estableciendo claramente la jerarquía de la movilidad, a través de políticas públicas que favorezcan en todo momento a la persona, regulando y planeando la cultura vial, dando una nueva visión de la movilidad.

Esta legislación, en su artículo 7, apartado B, fracción XII, prevé la creación de manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que sirvan como criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía, dando como resultado el fortalecimiento de la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial¹⁸.

Es de considerar que uno de los puntos más trascendentes en esta Ley General es la obligatoriedad que tienen las personas propietarias de vehículos motorizados de contar con un seguro de responsabilidad civil por daños a

¹⁷ *Idem.*

¹⁸ *Idem.*

terceros. En ese mismo orden de ideas, se establece que las instituciones de seguros que operen el seguro por daños a terceros deberán destinar un porcentaje de las primas. Igualmente, se destaca que esta Ley no obliga a contratar el seguro con alguna institución en específico; sin embargo, con sus disposiciones se pretende abonar a la movilidad segura.

Además, de conformidad con la Ley General de Víctimas, se garantiza que las víctimas de siniestros viales reciban atención médica y psicológica de manera integral y se les reconoce el derecho a la reparación del daño.

En suma, al establecerse la renovación obligatoria del seguro, se busca que todos los vehículos en circulación cuenten con una cobertura de seguro actualizada, proporcionando mayor protección a las personas usuarias de las vías de comunicación y a la sociedad. Con esta medida en la Ley General se evita que ciertos estados de la república puedan convertirse en destinos para el registro de vehículos que no cuenten con este requisito. La uniformidad a nivel nacional evitaría el *dumping* fiscal y aseguraría una implementación efectiva del seguro obligatorio de vehículos.

Por otro lado, la expedición de la Ley General promueve la tolerancia cero a factores de riesgo, estableciendo, en su artículo 49, párrafo tercero, fracción III, límites de velocidad de referencia con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a efecto de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias¹⁹. En este sentido, se establece que las velocidades máximas no deberán rebasar los siguientes límites²⁰:

- 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar.
- 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras.

¹⁹ *Idem.*

²⁰ *Idem.*

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

Aunado a las restricciones en los límites de velocidad, se incluye la obligatoriedad del uso de casco para personas conductoras y pasajeras de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia, no usar el teléfono móvil mientras se conduce y utilizar el cinturón de seguridad en todo momento.

Parte fundamental de la Ley es la importancia que da al desplazamiento de las personas en situación de vulnerabilidad y de bienes y mercancías, por ello, se incluye, en su artículo 43, cuarto párrafo, que las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, respectivamente, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación²¹.

En suma, se crean diversas figuras para la toma de decisiones e implementación de acciones en la materia, como la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial; los instrumentos de política pública de movilidad y seguridad vial para la infraestructura; la facultad de celebrar convenios de

²¹ *Idem.*

coordinación metropolitanos, los observatorios ciudadanos en la materia, entre otras.

Lo anterior, en el entendido de que la naturaleza del derecho a la movilidad corresponde a un derecho llave, cuya protección, ejercicio y disfrute permite la materialización de otros derechos, como el derecho a la salud, a la educación, al trabajo, entre otros.

LA OBLIGACIÓN DE ARMONIZAR LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial cambió el paradigma del derecho humano a la movilidad previsto en el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Así, al ser una ley general, es decir, que establece la distribución de competencias entre los tres órdenes de gobierno sobre una materia de carácter concurrente, a lo largo de sus tres Títulos se establecen diversos principios, derechos, obligaciones y atribuciones que sirven como una plataforma mínima que debe ser observada por las legislaturas de las entidades federativas en sus legislaciones locales, con el objetivo de garantizar y maximizar el contenido de este derecho humano.

Para lograr estos fines el Artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial estableció un periodo de 180 días, contados a partir de su entrada en vigor, para que las legislaturas de los estados armonizaran las leyes de su competencia en la materia con el contenido de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En este contexto, si el Decreto entró en vigor el día 18 de mayo de 2022, en razón de que se publicó el día 17 de mayo del mismo año, el período de 180 días para armonizar la legislación de las entidades federativas con la Ley General feneció el día 14 de noviembre de 2022.

Desde entonces, y al 01 de junio de 2025, han transcurrido más de 730 días naturales y, pese a ello, aún hay entidades federativas que no han cumplido con

la obligación derivada de las disposiciones transitorias de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Entonces, se actualiza un escenario en el que las legislaturas de los estados que aún no han armonizado su legislación en materia de movilidad con la Ley General se encuentran en una omisión legislativa de ejercicio obligatorio de carácter absoluto²², es decir, no han dado cumplimiento a lo establecido en una disposición jurídica que les impone la obligación actuar de determinada manera, en el caso concreto, llevar a cabo el proceso de armonización de una ley local con una ley general.

En este sentido, es imperioso que las legislaturas de los estados cumplan con sus obligaciones derivadas de la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, iniciando con la armonización de las leyes en la materia, en razón de que no sólo permitirá la eficacia de la norma jurídica, sino también garantizar y maximizar el derecho humano a la movilidad de las personas que habitan o transitan en las 32 entidades federativas.

AVANCES EN LA ARMONIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN LOCAL EN MATERIA DE MOVILIDAD CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

A efecto de dar cumplimiento a la solicitud de investigación de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial, se presenta el siguiente estudio, en el que se incluye el análisis de la legislación de las legislaturas de las 32 entidades federativas en materia de movilidad, con el objeto de verificar si se encuentra armonizada con el contenido de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Además, se adjunta a la presente investigación un cuadro comparativo para tener mayor claridad al respecto, identificado como *ANEXO I*.

²² Tesis 1a./J. 63/2022 (11a.), Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta, Undécima Época, t. V, junio de 2022, página 4029.

Aguascalientes

Con fecha 25 de noviembre de 2022 se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes el *Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes*, como resultado del proceso de armonización de la legislación local de esta entidad federativa con la Ley General.

Cabe mencionar que con la entrada en vigor de la ley de movilidad local se abrogó la *Ley de Vialidad del Estado de Aguascalientes*, por lo que este producto legislativo es el primero que se emite, recuperando en gran medida lo previsto en la Ley General.

Baja California

El estado de Baja California no ha cumplido con la obligación de armonizar su legislación local con la Ley General, ya que, si bien cuenta con la *Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California*, del análisis de su contenido no se advierte una correspondencia entre esta y la Ley General. Aunque la última modificación realizada a este ordenamiento fue en fecha 21 de marzo de 2025, la misma versó sobre una materia distinta, sin que se advierta la intención del legislador local de armonizar su contenido con la Ley General.

Baja California Sur

Con fecha 26 de julio de 2024 se publicó en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur el *Decreto 2942 por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur*, de cuyo análisis y lectura se advierte la identidad de este ordenamiento con la Ley General.

Campeche

Con fecha 28 de julio de 2023 se expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Campeche*, emanada del artículo 4 del texto constitucional y de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Esta nueva ley abrogó la *Ley de Transporte del Estado de Campeche*, transformando la perspectiva en la materia.

Chiapas

El estado de Chiapas es una de las entidades federativas que aún no ha cumplido con su obligación de armonizar su legislación local con la Ley General. A pesar de que cuenta con la *Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas*, expedida en el año 2020, su última modificación se realizó el 22 de enero de 2025.

Aunque de la lectura de esta reforma se desprende la intención del legislador local de maximizar el derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial, al establecer, entre otras cuestiones, la preferencia peatonal y la implementación de medidas de seguridad, para personas conductoras de motocicletas, no se considera que esto sea suficiente para configurar la armonización total del ordenamiento, en virtud de que se omitieron aspectos previstos en la Ley General.

Chihuahua

El estado de Chihuahua es una de las entidades federativas que de manera reciente se ha sumado al listado de aquellas que ya armonizaron su legislación con la Ley General, pues el 12 de octubre de 2024 expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua*. No obstante, de acuerdo con sus disposiciones transitorias, entrará en vigor el 01 de enero de 2025.

Ciudad de México

La Ciudad de México ha incumplido con su obligación de armonizar la *Ley de Movilidad de la Ciudad de México* con la Ley General, pues la última reforma a este ordenamiento se realizó el 27 de diciembre de 2021, es decir, meses antes de que se expidiera la referida Ley General.

Coahuila de Zaragoza

El estado de Coahuila es una de las entidades federativas que no ha cumplido con su obligación de armonizar su legislación local con la Ley General, ya que la última reforma a la *Ley de Transporte y Movilidad Sustentable del Estado de Coahuila* se realizó el día 20 de mayo de 2025, limitándose a modificar un solo artículo, a fin de que, al aprobar los itinerarios y horarios, la autoridad competente

tome en cuenta la localización y demanda de escuelas, centros educativos y tecnológicos.

Colima

Con fecha 14 de enero de 2023 se reformó la *Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima*, con el objetivo de adicionar diversas disposiciones a fin de armonizar su contenido con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, específicamente en lo relativo a los sistemas de información, bases de datos sobre movilidad, instrumentos de política pública y la distribución de competencias en la materia.

Asimismo, el 11 de marzo de 2023 se realizó una reforma a este ordenamiento, con el propósito de adicionar obligaciones a cargo de las personas conductoras de vehículos. Con ello, se dio cabal cumplimiento al proceso de armonización.

Durango

Con fecha 27 de julio de 2023 se expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Durango*, con la que el estado en cuestión dio cumplimiento a la obligación de armonizar su legislación local con la Ley General. Asimismo, debe mencionarse que este ordenamiento no ha sido modificado desde su expedición, por lo que el proceso de armonización se realizó en un solo acto legislativo en forma de ley.

Guanajuato

Con fecha 07 de junio de 2024 se reformó la *Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios*, expedida el 18 de marzo de 2016. Esto con la intención de reformar, adicionar y derogar diversas disposiciones a fin de cumplir con la armonización de la legislación local con la Ley General. Si bien la denominación de la ley no incluye el concepto de *seguridad vial*, de su lectura sí se advierte la inclusión de ésta en diversas disposiciones jurídicas, mismas que fueron reformadas el 07 de junio de 2024, por lo que es evidente que su contenido corresponde con la Ley General.

Guerrero

Con fecha 13 de agosto de 2024 se expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero*, con la que esta entidad federativa dio cumplimiento a su obligación de armonizar su legislación local con la Ley General.

Hidalgo

Con fecha 11 de abril de 2025 se reformó la *Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo*; sin embargo, esta reforma no se realizó con la intención de armonizar su contenido con la Ley General, ya que se limitó a establecer como una obligación de las personas conductoras de vehículos motorizados respetar a las personas ciclistas.

Asimismo, con fecha 15 de octubre de 2024 se reformó la *Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo*, de cuyo contenido se desprende, únicamente, la incorporación de los conceptos y definiciones de movilidad activa y no motorizada; vehículo no motorizado; usuario de transporte y conductor de vehículo no motorizado.

Por lo tanto, Hidalgo es una de las entidades federativas que se encuentra en omisión legislativa, pues no ha cumplido con la obligación de armonizar su legislación con la Ley General.

Jalisco

Con fecha 19 de octubre de 2022 se expidió la *Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco*, abrogando la *Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco*. Con esto se dio cumplimiento a la obligación de armonizar la legislación interna con la Ley General.

Es importante mencionar que Jalisco fue una de las entidades federativas que cumplió con su obligación dentro del plazo de 180 días previsto en el Artículo Segundo Transitorio del *Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*.

Estado de México

Con fecha 21 de mayo de 2024 se expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios*, por virtud de la cual se abrogó la Ley

de Movilidad del Estado de México, lo que implicó el cambio de paradigma en la materia.

Michoacán

Con fecha 16 de junio de 2023 se expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo*. Con esta no sólo se dio cumplimiento a la obligación de armonizar la legislación local con la Ley General, sino también abrogó diversas leyes, entre ellas, la *Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista Estado de Michoacán de Ocampo* y la *Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo*.

Morelos

El estado de Morelos es una de las entidades que no ha cumplido con la obligación de armonizar su legislación interna con la Ley General, debido a que es una de las entidades que no cuenta con una ley en la materia. En efecto, únicamente cuenta con la *Ley de Transporte del Estado de Morelos*, cuya última modificación fue el 09 de marzo de 2022, es decir, meses antes de la expedición de la Ley General.

Nayarit

Con fecha 17 de abril de 2024 se publicó el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones a la *Ley de Movilidad del Estado de Nayarit*, con la que se dio cumplimiento a la obligación de armonizar su legislación con lo previsto en la Ley General; y si bien en su denominación no se menciona expresamente a la "seguridad vial", de su lectura se advierte que sí está incluida en esta.

Nuevo León

Con fecha 24 de noviembre de 2023 se reformó la *Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León*, lo que implicó la modificación y adición de diversas disposiciones para cumplir con la obligación de armonizar la legislación local en la materia con la Ley General.

Oaxaca

El estado de Oaxaca es una de las entidades federativas que aún no ha dado cumplimiento a sus obligaciones derivadas de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, debido a que, aunque existe la *Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca*, su última reforma fue con fecha 29 de julio de 2023, en la que se realizaron modificaciones en materia de estacionamientos.

Puebla

Con fecha 05 de diciembre de 2023 se expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla*, con la que se abrogó la *Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla*, cambiando la perspectiva en la materia.

Querétaro

El estado de Querétaro es una de las entidades que no ha dado cumplimiento a su obligación relativa a armonizar su legislación interna con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Ello es así en razón de que, aunque cuenta con la *Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro*, su última reforma fue el 30 de septiembre de 2021, es decir, con anterioridad a la expedición de la Ley General.

Quintana Roo

Con fecha 28 de abril de 2023 se reformó la *Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo*, con el objetivo de armonizar su contenido con lo previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, dando cumplimiento a su obligación.

San Luis Potosí

El estado de San Luis Potosí, al igual que Morelos y Baja California, es una de las entidades que no cuenta con una ley en la materia, lo que supone que el proceso de armonización avance de manera más lenta en comparación a otras entidades federativas.

Específicamente cuenta con la *Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí* y si bien la última reforma a este ordenamiento fue el 14 de junio de 2024 y se adicionaron diversas obligaciones en materia de obligaciones de la

persona titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte del Estado de San Luis Potosí que se derivan de la Ley General, lo cierto es que el enfoque sigue siendo el mismo, es decir, relativo al transporte, no necesariamente al derecho humano a la movilidad y seguridad vial.

Sinaloa

Con fecha 06 de noviembre de 2024 se reformó la *Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa*, con la que se cambió su denominación para quedar como *Ley de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Estado de Sinaloa*. Esto no sólo supuso un cambio en cuanto al nombre de la ley en la materia, sino también un cambio de paradigma. De esta manera, Sinaloa cumplió con su obligación de armonizar su legislación interna con la Ley General.

Sonora

Con fecha 05 de enero de 2024 se expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Sonora*, con la que dicha entidad federativa dio cumplimiento a la obligación de armonizar su legislación interna con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Tabasco

Con fecha 27 de abril de 2024 se reformó la *Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco*, con el objetivo de realizar diversas adiciones y modificaciones a su contenido a efecto de que correspondiera con lo establecido en la Ley General. Con esta reforma, Tabasco cumplió con la obligación de armonizar su legislación.

Tamaulipas

Con fecha 27 de abril de 2023 se expidió la *Ley de Movilidad para el Estado de Tamaulipas* y aunque su denominación no incluye expresamente el concepto de “seguridad vial”, de su lectura sí se advierten disposiciones jurídicas relativas a la materia, por lo que es claro que la legislación de Tamaulipas se encuentra armonizada con lo previsto en la Ley General.

Tlaxcala

Con fecha 04 de abril de 2024 se expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala*, dando cumplimiento a la obligación de armonizar su legislación con la Ley General.

Veracruz

El estado de Veracruz sigue sin armonizar su legislación con la Ley General, en razón de que la *Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave* fue reformada por última vez el 22 de marzo de 2021, es decir, un año antes de la expedición de la *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*.

Con fecha 12 de septiembre de 2022 se expidió la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán*, con la que se abrogaron la *Ley de Transporte del Estado de Yucatán*, la *Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán* y la *Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán*.

Como se advierte de la temporalidad en la que se expidió esta ley, es claro que la misma se realizó dentro del periodo de 180 días que el legislador federal estableció para cumplir con la obligación de armonizar la legislación local con la Ley General.

Zacatecas

Con fecha 10 de agosto de 2024 se reformó la *Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas*, con el objetivo de armonizar su contenido con la Ley General de Movilidad y Seguridad Bien.

Aunque se realizaron modificaciones encaminadas a la protección y garantía del derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial, aún quedan pendientes las reformas en materia de sistema de movilidad; instrumentos de política pública en la materia; base de datos sobre movilidad y seguridad vial y demás obligaciones derivadas de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Por tanto, no es posible afirmar que su legislación interna se encuentra armonizada; en cambio, sería válido considerar que el proceso de armonización aún no termina en esta entidad federativa.

CONCLUSIONES

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial cambió el paradigma en la materia y, además, sentó las bases para las disposiciones jurídicas que han de establecerse en las 32 entidades federativas, en virtud de que la movilidad es una materia de carácter concurrente.

Para la debida eficacia de esta Ley General, se estableció un plazo de 180 días para que las legislaturas de las entidades federativas realizaran el proceso de armonización correspondiente. Este plazo venció el día 14 de noviembre de 2022 y aunque han transcurrido más de dos años desde entonces, no se ha cumplido en su totalidad.

En efecto, de la comparación de la legislación de las 32 entidades federativas en materia de movilidad con relación al contenido de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se aprecia que existe un avance significativo, en atención a que en 21 entidades federativas ya se cuenta con una legislación que recupere los derechos, obligaciones y atribuciones previstas en la referida Ley General.

Esto indica que más del 65 por ciento de las entidades federativas han cumplido con la obligación derivada del Artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Sin embargo, únicamente dos de ellas lo hicieron dentro del plazo de 180 días que se estableció para tal efecto, a saber, Jalisco y Yucatán, quienes publicaron sus leyes el 19 de octubre de 2022 y el 12 de septiembre de 2022, respectivamente, lo que permite advertir que el proceso de armonización avanzó de manera lenta.

Por el contrario, hay 10 entidades federativas que no han cumplido con esta obligación, específicamente: Baja California, Chiapas, Ciudad de México, Coahuila, Hidalgo, Morelos, Oaxaca, Querétaro, San Luis Potosí y Veracruz. Asimismo, debe tenerse en cuenta que el estado de Zacatecas aún se encuentra

en proceso de armonización, debido a que existen algunos elementos de la Ley General que no se incluyen en su legislación local.

Esto subraya la necesidad de continuar con los esfuerzos para armonizar las disposiciones de las leyes locales con lo preceptuado por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Asimismo, no pasa inadvertido que la falta de cumplimiento a esta obligación actualiza una omisión legislativa de ejercicio obligatorio de carácter absoluto, puesto que la armonización no se traduce en una simple posibilidad o una competencia potestativa, sino en una auténtica obligación que deriva de una norma jurídica jerárquicamente superior.

Por tal motivo, resulta fundamental que las legislaturas de los estados — incluyendo a la Ciudad de México— que aún no armonizan su legislación con lo establecido en la Ley General lo hagan de manera pronta, en atención a que no sólo se trata del cumplimiento de una disposición normativa, sino también de la oportunidad de maximizar el derecho humano a la movilidad de quienes habitan o transitan en ellas, así como del derecho humano a la seguridad vial.

BIBLIOGRAFÍA

CÁMARA DE DIPUTADOS. *Gaceta Parlamentaria* Número 5988, I

<https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/65/2022/mar/20220324.html>

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. *Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*,

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0

INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFÍA Y ESTADÍSTICA. "Número de habitantes. Ciudad de México", Cuéntame... Información por entidad, México, 2020, <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/default.aspx?tema=me&e=09>

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, "Fórmula y Metodología para la distribución de las participaciones federales a las Alcaldías de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2023", México, 2023, https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/metodologia_distribucion_participaciones/docs/2023/FORMULA_METODOLOGIA_DISTRIBICION_PARTICIPACIONES_2023.pdf

SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, "Reporte trimestral de hechos de tránsito. Enero-marzo 2025", México, 2024, https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/HT/2025/ReporteHT_1erTrimestre2025.pdf

SENADO DE LA REPÚBLICA *Gaceta Parlamentaria* LXV/1SPO-43/125002, https://www.senado.gob.mx/66/gaceta_del_senado/documento/125002

SENADO DE LA REPÚBLICA. *Dictamen en sentido positivo de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, a la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2022-04-05-1/assets/documentos/Dic_ZMyM_LGMySV.pdf

SENADO DE LA REPÚBLICA. *Gaceta Parlamentaria* LXV/1SPO-44/125096, https://www.senado.gob.mx/66/gaceta_del_senado/documento/125096

SENADO DE LA REPÚBLICA. *Votación en lo general y los artículos no reservados del Dictamen sentido positivo de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, a la Minuta con Proyecto de*

Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, <https://www.senado.gob.mx/66/votacion/3992>

SENADO DE LA REPÚBLICA. Votación en lo general y los artículos reservados del Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda que contiene la minuta con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, <https://www.senado.gob.mx/66/votacion/4101>

TESIS 1a./J. 63/2022 (11a.), Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta, Undécima Época, t. V, junio de 2022, página 4029.

LEGISGRAFÍA

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 05 de febrero de 2017, última reforma publicada el 15 de abril de 2025.

Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes, ley publicada en la Primera Sección al número 18 del Periódico Oficial del Estado De Aguascalientes, el lunes 30 de abril de 2018, última reforma publicada en el Periódico Oficial el 9 de diciembre de 2024.

Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, ley publicada en la Segunda Parte del Periódico Oficial del Estado de Guanajuato el viernes 18 de marzo de 2016, última reforma publicada en el Periódico Oficial el 07 de junio de 2024.

Ley de Movilidad del Estado de Nayarit, ley publicada en la Sección Quinta del Periódico Oficial del Estado de Nayarit el martes 7 de enero de 2020, última enmienda publicada en el Periódico Oficial el 17 de abril de 2024.

Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, publicado en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo el 28 de abril de 2023, última reforma publicada en el Periódico Oficial del Estado el 24 de julio de 2024.

Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas, publicada en el Periódico Oficial el 27 de abril de 2023, última reforma publicada en el Periódico Oficial el 3 de junio de 2025.

Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, última reforma mediante Decreto 240 publicado en el Periódico Oficial del Estado número 8519 "J" de fecha 27 de abril de 2024.

Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, ley publicada en el Periódico Oficial #3-III de fecha 08 de enero de 2020. F. DE E. P.O. 24 de enero de 2020, última reforma publicada en el Periódico Oficial de fecha 21 de abril de 2025.

Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, ley publicada en el Periódico Oficial "El Estado de Colima", No. 07, 30 de enero de 2017, última reforma publicada en el Periódico Oficial el 11 de marzo de 2023.

Ley de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Estado de Sinaloa, publicada en el Periódico Oficial 125, segunda sección, el miércoles 10 de octubre de 2018, última reforma publicada en el Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa" No. 135, de fecha 6 de noviembre de 2024.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur, publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur el 26 de julio de 2023.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Campeche, última reforma publicada en el Periódico Oficial del Estado de Campeche el 26 de diciembre de 2024.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua, publicada en el Periódico Oficial del Estado No. 82 del 12 de octubre de 2024.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, texto original publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado edición No. 65 alcance II de fecha martes 13 de agosto de 2024.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, publicada en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 21 de mayo de 2024.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, ley publicada en la Novena Sección del Número 7 del Periódico Oficial del Estado, el 2 de junio de 2023, Tomo: CLXXXIII, Número: 7, Novena Sección.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, publicado en el Periódico Oficial del Estado, el martes 5 de diciembre de 2023, Número 3, Segunda Edición Vespertina, Tomo DLXXXIV.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado en el No. 3 Extraordinario, del 04 de Abril del 2024.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán publicada en el Diario Oficial del Estado de Yucatán el 12 de septiembre de 2022.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Durango, publicado en el Periódico Oficial N° 60 de fecha 27 de julio de 2023.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Sonora.

Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el 19 de octubre de 2022, última reforma publicada en el Periódico Oficial el 01 de agosto de 2023.

ANEXO I

LA ARMONIZACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE LAS 32 ENTIDADES FEDERATIVAS EN MATERIA DE MOVILIDAD CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ENTIDAD FEDERATIVA	ORDENAMIENTO	LINK DE CONSULTA	APROBACIÓN	PUBLICACIÓN
AGUASCALIENTES	LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE AGUASCALIENTES	https://congresoags.gob.mx/agenda_legislativa/leyes_descargarPdf/397	25 DE NOVIEMBRE DE 2022	23 DE ENERO DE 2023
BAJA CALIFORNIA	X	X	X	X
BAJA CALIFORNIA SUR	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR	https://www.cbcs.gob.mx/index.php/cmPLY/7109-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial-del-estado-de-baja-california-sur	20 DE JULIO DE 2023	EXPEDIDA EL 26 JULIO DE 2023, ENTRÓ EN VIGOR EL 01 DE ENERO DE 2024.
CAMPECHE	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE CAMPECHE	http://legislacion.congresocam.gob.mx/index.php/etiquetas-x-materia/557-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial-del-estado-de	24 DE JULIO DE 2023	28 DE JULIO DE 2023
CHIAPAS	X	X	X	X
CHIHUAHUA	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE CHIHUAHUA	https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/1559.pdf	12 DE AGOSTO DE 2024	12 DE OCTUBRE DE 2024. ENTRARÁ EN VIGOR EL 1° DE ENERO DE 2025.
CIUDAD DE MÉXICO	X	X	X	X
COAHUILA DE ZARAGOZA	X	X	X	X

ENTIDAD FEDERATIVA	ORDENAMIENTO	LINK DE CONSULTA	APROBACIÓN	PUBLICACIÓN
COLIMA	LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COLIMA	https://congresocol.gob.mx/web/www/leyes/index.php	15 DE DICIEMBRE DE 2022	14 DE ENERO DE 2023
DURANGO	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE DURANGO	http://congresodurango.gob.mx/Archivos/legislacion/LEY%20DE%20MOVILIDAD%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf	14 DE JULIO DE 2023	27 DE JULIO DE 2023
GUANAJUATO	LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS	https://www.congresogto.gob.mx/leyes	11 DE ABRIL DE 2024	07 DE JUNIO DE 2024
GUERRERO	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO	https://congresogro.gob.mx/legislacion/ordinarias/ARCHI/LEY-NUMERO-849-DE-MOVILIDAD-Y-SEGURIDAD-VIAL-DEL-ESTADO-DE-GUERRERO.pdf	08 DE AGOSTO DE 2024	13 DE AGOSTO DE 2024
HIDALGO	X	X	X	X
JALISCO	LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO	https://congresoweb.congresoajal.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos_PDF-Leyes/Ley%20de%20Movilidad.%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-140823.pdf	15 DE OCTUBRE DE 2022	19 DE OCTUBRE DE 2022
ESTADO DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD Y	https://legislacion.edomex.gob.mx/	23 DE ABRIL DE 2024	21 DE MAYO DE 2024

ENTIDAD FEDERATIVA	ORDENAMIENTO	LINK DE CONSULTA	APROBACIÓN	PUBLICACIÓN
	SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS	sites/legislacion.domex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig222.pdf		
MICHOACÁN	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO	http://congresomich.gob.mx/file/LEY-DE-MOVILIDAD-Y-SEGURIDAD-VIAL-FE-DE-ERRATAS-16-DE-JUNIO-DE-2023.pdf	01 DE JUNIO DE 2023	16 DE JUNIO DE 2023
MORELOS	X	X	X	X
NAYARIT	LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT	https://congresonayarit.gob.mx/wp-content/uploads/QUE_HACEMOS/LEGISLACION_ESTATAL/leyes/movilidad_del_estado_de_nayarit_ley_de.pdf	07 DE MARZO DE 2024	17 DE ABRIL DE 2024
NUEVO LEÓN	LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN	https://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_movilidad_sostenible_y_accesibilidad_para_el_estado_de_nuevo_leon/	05 DE OCTUBRE DE 2023	24 DE NOVIEMBRE DE 2023
OAXACA	X	X	X	X
PUEBLA	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE PUEBLA	https://www.congresopuebla.gob.mx/index.php?option=com_docman&task=doc_dow	16 DE NOVIEMBRE DE 2023	5 DE DICIEMBRE DE 2023

ENTIDAD FEDERATIVA	ORDENAMIENTO	LINK DE CONSULTA	APROBACIÓN	PUBLICACIÓN
		nload&gid=14130&Itemid=485		
QUERÉTARO	X	X	X	X
QUINTANA ROO	LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO	https://documentos.congresoqroo.gob.mx/leyes/L189-XVII-20240724-L1720240724259.pdf	26 DE ABRIL DE 2023	28 DE ABRIL DE 2023
SAN LUIS POTOSÍ	X	X	X	X
SINALOA	LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE SINALOA	https://gaceta.congresosinaloa.gob.mx:3001/pdfs/leyes/Ley_59.pdf	01 DE NOVIEMBRE DE 2024	06 DE NOVIEMBRE DE 2024
SONORA	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA	https://boletinoficial.sonora.gob.mx/images/boletines/2024/01/EE05012024.pdf	12 DE DICIEMBRE DE 2024	05 DE ENERO DE 2024
TABASCO	LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE TABASCO	https://congresotabasco.gob.mx/wp/wp-content/uploads/2024/05/Ley-de-Movilidad-para-el-Estado-de-Tabasco.pdf	19 DE ABRIL DE 2024	27 DE ABRIL DE 2024
TAMAULIPAS	LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE TAMAULIPAS	https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2023/04/cxlviii-51-270423-ANEXO.pdf	28 DE MARZO DE 2023	27 DE ABRIL DE 2023
TLAXCALA	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	https://congresodetlaxcala.gob.mx/archivo/leyes202	29 DE FEBRERO DE 2024	04 DE ABRIL DE 2024

ENTIDAD FEDERATIVA	ORDENAMIENTO	LINK DE CONSULTA	APROBACIÓN	PUBLICACIÓN
	DEL ESTADO DE TLAXCALA	0/pdf/138_Ley_de_Movilid.pdf		
VERACRUZ	X	X	X	X
YUCATÁN	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE YUCATÁN	https://autoridad.esdemovilidad.org/wp-content/uploads/2024/07/31_Yucatan_LeyMovilidadSeguridadVial_2022.pdf	19 DE AGOSTO DE 2022	12 DE SEPTIEMBRE DE 2022
ZACATECAS	X	X	X	X

Fuente: Elaboración propia con información de las legislaciones locales de las 32 entidades federativas de los Estados Unidos Mexicanos.