

Iniciativa de Ordenamiento que tiene por objeto reformar el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, a efecto de establecer que las acciones de compensación derivadas de dictámenes de movilidad e interacción vial se orienten a la construcción, ampliación, mejoramiento y consolidación de infraestructura de movilidad sustentable.



Gobierno de
Guadalajara

I/JASM/128

09 JUN. 2026

15:05 hrs.

Limni

AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA

RECIBIDO

Secretaría General
Ayuntamiento de Guadalajara

Sin anexos

y en digital.

PRESENTE

Quien suscribe, **Juan Alberto Salinas Macías**, regidor integrante del Ayuntamiento Constitucional de Guadalajara, en ejercicio de mis atribuciones y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 77 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Jalisco; 41 y 50 de la Ley de Gobierno y de la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco; 33, 86, 87, 90 y 92 y demás relativos aplicables del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, elevo a la consideración de este Honorable Órgano Colegiado la presente **Iniciativa de Ordenamiento que tiene por objeto reformar el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, a efecto de establecer que las acciones de compensación derivadas de dictámenes de movilidad e interacción vial se orienten a la construcción, ampliación, mejoramiento y consolidación de infraestructura de movilidad sustentable**, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Fundamento Constitucional y Legal

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece el principio pro persona y la obligación de todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.¹ El artículo 4º reconoce el derecho humano a un medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar de las personas, mientras que

¹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (2024). Recuperado de: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

el artículo 11 consagra el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece como principios rectores la jerarquía de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad universal, la sostenibilidad, la igualdad sustantiva y la distribución equitativa del espacio público. Asimismo, reconoce que las autoridades deben priorizar la movilidad activa y el desarrollo de infraestructura segura para peatones y personas usuarias de la bicicleta.

La Constitución Política del Estado de Jalisco, la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, el Código Urbano para el Estado de Jalisco y los instrumentos metropolitanos de planeación establecen obligaciones para promover sistemas de movilidad sustentable y reducir la dependencia del automóvil particular.

II. Contexto actual

Durante los últimos años, Guadalajara ha sido reconocida nacional e internacionalmente por los avances alcanzados en materia de movilidad activa e infraestructura ciclista. Diversos indicadores especializados han posicionado a la ciudad entre los referentes latinoamericanos en la implementación de políticas públicas orientadas a favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. Sin embargo, dichos reconocimientos no deben ocultar los desafíos estructurales que aún persisten ni justificar la desaceleración de las inversiones destinadas a fortalecer la red de movilidad sustentable.

De acuerdo con información pública de la Agencia Metropolitana de Infraestructura para la Movilidad y de la plataforma Monitoreo de Indicadores del Desarrollo de Jalisco (MIDE), la infraestructura ciclista metropolitana se ha mantenido prácticamente sin crecimiento durante los últimos años. Datos reportados en 2025 señalan que la red ciclista permaneció estancada en aproximadamente 339 kilómetros desde 2023, sin que se contemplara la construcción de nuevos corredores, limitándose las acciones gubernamentales principalmente al mantenimiento de infraestructura existente.

Además, en octubre de 2025, el administrador de la Agencia Metropolitana de Infraestructura para la Movilidad reconoció públicamente que durante ese año no se había incrementado la infraestructura ciclista y que tampoco se contemplaba construir nuevas ciclovías durante el resto del ejercicio, limitándose las acciones al mantenimiento de la red existente. Si el análisis se restringe específicamente al municipio de Guadalajara, la última obra de infraestructura ciclista de mayor alcance fue el carril Bus-Bici de avenida Hidalgo, que inició operaciones en septiembre de 2022 con una longitud de 3.72 kilómetros.

Lo anterior resulta particularmente preocupante si se considera que distintos especialistas, académicos y organizaciones de la sociedad civil han advertido reiteradamente que la infraestructura ciclista actual continúa siendo insuficiente para garantizar condiciones adecuadas de conectividad, continuidad, seguridad y cobertura territorial. Desde hace más de una década, los instrumentos de planeación de movilidad no motorizada establecieron metas significativamente más ambiciosas para la consolidación de una red integral de infraestructura ciclista en el Área Metropolitana de Guadalajara; sin embargo, una parte importante de dichos objetivos permanece pendiente de cumplimiento.

La propia evidencia técnica demuestra que la expansión de la infraestructura ciclista ha contribuido de manera significativa a reducir riesgos para las personas usuarias de la bicicleta y a fomentar la movilidad activa. No obstante, la ausencia de nuevas inversiones y la falta de continuidad en la construcción de corredores estratégicos amenazan con revertir parte de los avances alcanzados.

Aunado a ello, persisten importantes desigualdades territoriales en la distribución de la infraestructura de movilidad sustentable. Mientras algunas zonas del municipio concentran una mayor cobertura de ciclovías, espacios de intermodalidad y equipamiento para la movilidad activa, otros sectores continúan presentando déficits importantes de conectividad y accesibilidad. Esta situación genera una distribución desigual de los beneficios asociados al derecho a la movilidad y limita el acceso equitativo a infraestructura segura para miles de personas.

Paralelamente, el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara contempla la posibilidad de que las acciones de compensación derivadas de dictámenes de movilidad se materialicen mediante la entrega de infraestructura, equipo o equipamiento. Bajo esta disposición, diversos

desarrollos inmobiliarios han cumplido obligaciones de mitigación mediante la entrega de bienes muebles a la administración municipal.

Si bien dichas aportaciones pueden representar un beneficio inmediato para determinadas áreas administrativas, la realidad es que los bienes muebles poseen una vida útil limitada, se encuentran sujetos a depreciación acelerada, requieren mantenimiento constante y pierden progresivamente valor patrimonial y funcional con el paso del tiempo. En consecuencia, este tipo de compensaciones generan beneficios temporales y restringidos, sin traducirse necesariamente en mejoras permanentes para la movilidad de la población.

Resulta ilustrativo el caso de la recepción de bicicletas como acción compensatoria derivada de desarrollos inmobiliarios autorizados por el municipio. Aunque dichos bienes pueden fortalecer temporalmente las capacidades operativas de determinadas dependencias, su utilidad pública disminuye inevitablemente con el uso, el desgaste, la obsolescencia y los costos asociados a su conservación. En contraste, una ciclovía, un cruce seguro, una conexión peatonal o un corredor de movilidad activa pueden beneficiar cotidianamente a miles de personas durante décadas.

III. Justificación

Las acciones de compensación constituyen uno de los instrumentos más relevantes con que cuenta la autoridad municipal para mitigar los impactos que las acciones urbanísticas generan sobre la movilidad, el espacio público y la infraestructura urbana. Su finalidad no consiste únicamente en satisfacer una obligación administrativa impuesta a los desarrolladores, sino en restituir, compensar o mejorar las condiciones de movilidad de la comunidad afectada por dichos proyectos.

Desde una perspectiva de derechos humanos, resulta indispensable que estas compensaciones se orienten a maximizar el beneficio colectivo y a generar impactos positivos permanentes sobre el territorio. El derecho a la movilidad, reconocido en el artículo 11 de la Constitución Federal, exige que las autoridades adopten medidas progresivas encaminadas a ampliar la infraestructura necesaria para garantizar desplazamientos seguros, accesibles, eficientes, sostenibles e incluyentes.

En este sentido, la construcción de infraestructura de movilidad sustentable representa una de las formas más eficaces de materializar dicho mandato constitucional. Cada nueva ciclovia, corredor peatonal, cruce seguro, conexión intermodal o infraestructura de accesibilidad universal genera beneficios acumulativos que fortalecen la seguridad vial, reducen emisiones contaminantes, mejoran la salud pública, favorecen la integración social y amplían las oportunidades de acceso al trabajo, la educación y los servicios urbanos.

Por el contrario, la recepción de bienes muebles como mecanismo ordinario de compensación presenta importantes limitaciones desde la perspectiva del interés público. Los bienes muebles son activos naturalmente depreciables que pierden valor económico y funcional desde el momento mismo de su incorporación al patrimonio municipal. Su utilidad se encuentra condicionada por factores de mantenimiento, reposición, almacenamiento, deterioro físico y obsolescencia tecnológica, lo que reduce significativamente la permanencia de los beneficios originalmente generados.

Además, la experiencia reciente demuestra que, mientras la infraestructura ciclista del municipio permanece prácticamente estancada y continúan existiendo zonas con déficit de infraestructura para la movilidad activa, las acciones compensatorias siguen destinándose en algunos casos a la entrega de bienes cuya utilidad pública resulta comparativamente menor frente a las necesidades reales de conectividad y seguridad vial que enfrenta Guadalajara.

Por ello, resulta jurídicamente razonable, financieramente eficiente y socialmente deseable reorientar las acciones de compensación hacia la construcción, ampliación, rehabilitación y consolidación de infraestructura de movilidad sustentable. De esta manera, los impactos derivados del desarrollo urbano podrán traducirse en beneficios permanentes para la colectividad, fortaleciendo el patrimonio público municipal, contribuyendo al cumplimiento progresivo del derecho a la movilidad y promoviendo una distribución más equitativa de la inversión urbana en el territorio municipal.

La presente reforma busca que cada acción compensatoria se convierta en una oportunidad para construir ciudad, fortalecer la movilidad sustentable y generar infraestructura pública de largo plazo, sustituyendo un modelo basado en bienes de rápida depreciación por uno orientado a la creación de activos urbanos permanentes que benefician a las generaciones presentes y futuras.

IV. Propuesta de reforma

Para mayor claridad de la propuesta que se plantea se presenta en el siguiente cuadro comparativo:

Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara	
Dice	Debe Decir
Artículo 6. [...] I. Acciones de compensación: son aquellas que tienen como propósito el fortalecimiento y mejora de las capacidades de la Dirección de Movilidad y Transporte para el beneficio de la movilidad a través del suministro de infraestructura, equipo y equipamiento en el territorio municipal que priorice las estrategias que impulsen la movilidad activa y a las personas en situación de vulnerabilidad; dichas acciones se determinarán en los Dictámenes emitidos por la Dirección y estarán sustentadas mediante los estudios de impacto al tránsito o ingresos y salidas, estas acciones deben realizarse por parte del desarrollador;	Artículo 6. [...] I. Acciones de compensación: aquellas medidas determinadas por la Dirección que tienen como propósito mitigar, compensar y equilibrar los impactos generados por acciones urbanísticas, desarrollos inmobiliarios, comerciales, industriales o de servicios que incidan en las condiciones de movilidad del territorio municipal. Las acciones de compensación deberán orientarse preferentemente a la construcción, ampliación, rehabilitación, mejoramiento, equipamiento o consolidación de infraestructura de movilidad sustentable, accesibilidad universal, seguridad vial e intermodalidad, incluyendo infraestructura ciclista, peatonal y de apoyo al transporte público. Las acciones de compensación deberán generar beneficios

	permanentes, medibles, verificables y territorialmente identificables para la población usuaria de la vía pública. Las medidas determinadas deberán privilegiar la creación de infraestructura pública de largo plazo sobre la entrega de bienes muebles o activos susceptibles de depreciación, desgaste u obsolescencia. No podrán consistir en la entrega de bienes muebles o cualquier otro activo patrimonial, salvo aquellos elementos que formen parte integral e inseparable de proyectos de infraestructura de movilidad sustentable debidamente autorizados en el dictamen correspondiente.
II. a la CIV. [...]	II. a la CIV. [...]
[Sin correlativo]	Artículo 83 bis. Los Dictámenes de Impacto a la Movilidad, Estudios de Impacto al Tránsito, Estudios de Ingresos y Salidas, así como cualquier otro instrumento técnico emitido por la Dirección que determine medidas de mitigación o compensación derivadas de acciones urbanísticas, deberán incorporar acciones proporcionales a los impactos



	identificados y orientadas al fortalecimiento de la movilidad sustentable, la accesibilidad universal y la seguridad vial. Las medidas de compensación privilegiarán la implementación de infraestructura pública permanente destinada a mejorar las condiciones de movilidad de las personas, particularmente mediante: I. La construcción, ampliación, rehabilitación o conexión de infraestructura ciclista; II. La construcción, ampliación o rehabilitación de infraestructura peatonal accesible y segura; III. La implementación de cruceros seguros, dispositivos de pacificación del tránsito y entornos seguros para usuarios vulnerables de la vía; IV. La construcción o adecuación de infraestructura para la intermodalidad entre transporte público y movilidad activa; V. La adecuación de espacios públicos para garantizar condiciones de accesibilidad universal; VI. La mejora de la conectividad territorial en comunidades con
--	--

	déficit histórico de infraestructura de movilidad sustentable; VII. La implementación de infraestructura destinada a fortalecer la seguridad vial y la reducción de siniestros de tránsito; y VIII. Las demás obras o intervenciones que contribuyan de manera directa al cumplimiento de los principios de movilidad segura, sostenible, accesible, eficiente e incluyente. La determinación de las acciones de compensación deberá considerar criterios de equidad territorial, reducción de desigualdades urbanas, conectividad, accesibilidad universal, seguridad vial, beneficio colectivo y atención prioritaria de comunidades con rezagos en infraestructura de movilidad. Las acciones de compensación deberán alinearse con los instrumentos municipales y metropolitanos de planeación urbana, movilidad, seguridad vial y desarrollo territorial vigentes. Queda prohibido establecer como medida ordinaria de compensación la entrega de bienes muebles, vehículos, equipos, herramientas o cualquier otro activo patrimonial
--	---



	susceptible de depreciación o pérdida progresiva de valor, salvo aquellos elementos complementarios que formen parte integral de una obra de infraestructura de movilidad sustentable. Las obras derivadas de acciones de compensación deberán incorporarse a la red municipal de infraestructura de movilidad y formar parte de los instrumentos de planeación, evaluación, seguimiento y mantenimiento correspondientes.
--	--

Repercusiones jurídicas: clarifica el deber de fundar y motivar las resoluciones de manera comprensible, fortaleciendo el principio de legalidad y el derecho a la información.

Repercusiones presupuestarias: no genera repercusiones presupuestarias.

Repercusiones laborales: esta iniciativa no contiene repercusiones laborales.

Repercusiones sociales: fortalecerá la movilidad sustentable, incrementará la infraestructura pública disponible para peatones y ciclistas, mejorará la seguridad vial, promoverá una distribución más equitativa de las inversiones urbanas y contribuirá al ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la elevada consideración de este Honorable Ayuntamiento la siguiente iniciativa de:

Ordenamiento Municipal

Único. Se reforma la fracción I del artículo 6 y se adiciona el artículo 83 Bis al Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, para quedar como sigue:

Artículo 6. [...]

I. Acciones de compensación: aquellas medidas determinadas por la Dirección que tienen como propósito mitigar, compensar y equilibrar los impactos generados por acciones urbanísticas, desarrollos inmobiliarios, comerciales, industriales o de servicios que incidan en las condiciones de movilidad del territorio municipal.

Las acciones de compensación deberán orientarse preferentemente a la construcción, ampliación, rehabilitación, mejoramiento, equipamiento o consolidación de infraestructura de movilidad sustentable, accesibilidad universal, seguridad vial e intermodalidad, incluyendo infraestructura ciclista, peatonal y de apoyo al transporte público.

Las acciones de compensación deberán generar beneficios permanentes, medibles, verificables y territorialmente identificables para la población usuaria de la vía pública.

Las medidas determinadas deberán privilegiar la creación de infraestructura pública de largo plazo sobre la entrega de bienes muebles o activos susceptibles de depreciación, desgaste u obsolescencia.

No podrán consistir en la entrega de bienes muebles o cualquier otro activo patrimonial, salvo aquellos elementos que formen parte integral e inseparable de proyectos de infraestructura de movilidad sustentable debidamente autorizados en el dictamen correspondiente.

II. a la CIV. [...]

Artículo 83 bis.

Los Dictámenes de Impacto a la Movilidad, Estudios de Impacto al Tránsito, Estudios de Ingresos y Salidas, así como cualquier otro instrumento técnico emitido por la Dirección que determine medidas de mitigación o compensación derivadas de acciones urbanísticas, deberán incorporar acciones proporcionales a los impactos identificados y orientadas al fortalecimiento de la movilidad sustentable, la accesibilidad universal y la seguridad vial.

Las medidas de compensación privilegiarán la implementación de infraestructura pública permanente destinada a mejorar las condiciones de movilidad de las personas, particularmente mediante:

- I. La construcción, ampliación, rehabilitación o conexión de infraestructura ciclista;
- II. La construcción, ampliación o rehabilitación de infraestructura peatonal accesible y segura;
- III. La implementación de cruceros seguros, dispositivos de pacificación del tránsito y entornos seguros para usuarios vulnerables de la vía;
- IV. La construcción o adecuación de infraestructura para la intermodalidad entre transporte público y movilidad activa;
- V. La adecuación de espacios públicos para garantizar condiciones de accesibilidad universal;
- VI. La mejora de la conectividad territorial en comunidades con déficit histórico de infraestructura de movilidad sustentable;
- VII. La implementación de infraestructura destinada a fortalecer la seguridad vial y la reducción de siniestros de tránsito; y
- VIII. Las demás obras o intervenciones que contribuyan de manera directa al cumplimiento de los principios de movilidad segura, sostenible, accesible, eficiente e incluyente.

La determinación de las acciones de compensación deberá considerar criterios de equidad territorial, reducción de desigualdades urbanas, conectividad, accesibilidad universal, seguridad vial, beneficio colectivo y atención prioritaria de comunidades con rezagos en infraestructura de movilidad.

Las acciones de compensación deberán alinearse con los instrumentos municipales y metropolitanos de planeación urbana, movilidad, seguridad vial y desarrollo territorial vigentes.

Queda prohibido establecer como medida ordinaria de compensación la entrega de bienes muebles, vehículos, equipos, herramientas o cualquier otro activo patrimonial susceptible de depreciación o pérdida progresiva de valor, salvo aquellos elementos complementarios que formen parte integral de una obra de infraestructura de movilidad sustentable.

Las obras derivadas de acciones de compensación deberán incorporarse a la red municipal de infraestructura de movilidad y formar parte de los instrumentos de planeación, evaluación, seguimiento y mantenimiento correspondientes.

Transitorios

Primero. Publíquese el presente ordenamiento en la Gaceta Municipal de Guadalajara en términos de lo dispuesto en el artículo 42 fracciones IV y V de Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco.

Segundo. Este ordenamiento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Municipal de Guadalajara.

Tercero. Se instruye a las dependencias y entidades municipales de Guadalajara para que efectúen las modificaciones administrativas y reglamentarias correspondientes a fin de armonizarlas con lo dispuesto en la reforma que se expide.

Cuarto. Una vez publicadas las presentes reformas, remítase una copia al H. Congreso del Estado de Jalisco para efectos de lo ordenado en la fracción VII del

Iniciativa de Ordenamiento que tiene por objeto reformar el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, a efecto de establecer que las acciones de compensación derivadas de dictámenes de movilidad e interacción vial se orienten a la construcción, ampliación, mejoramiento y consolidación de infraestructura de movilidad sustentable.

I/JASM/128

artículo 42 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco.

ATENTAMENTE

Palacio Municipal de Guadalajara.

Guadalajara, Jalisco; a la fecha de su presentación.

"2026, año para cuidar Guadalajara entre todas y todos".

Juan Alberto Salinas Macías
Regidor del Ayuntamiento de Guadalajara