



TLAXCALA

CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TLAXCALA  
LXIV LEGISLATURA



COMISIÓN DE MOVILIDAD, COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTE

COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES,  
GOBERNACIÓN Y JUSTICIA Y ASUNTOS POLÍTICOS

### ASAMBLEA LEGISLATIVA:

A las comisiones que suscriben les fue turnado el expediente parlamentario número **LXIV 022/2024**, que contiene la **iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala**, que presentó el Diputado Jorge Caballero Román, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA), de la LXIV Legislatura del Congreso del Estado de Tlaxcala.

En cumplimiento a la determinación de la Presidencia de la Mesa Directiva de este Congreso Local, por cuanto hace al desahogo del turno correspondiente, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 78, 81 y 82 fracciones IV y XX de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, 36, 37 fracciones IV y XX, 42 fracción I, 57 fracción III, 82, 124 y 125 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala, se procede a dictaminar con base en los siguientes:

## RESULTANDOS

1. Con fecha veintidós de febrero del año en curso, el Diputado **Jorge Caballero Román**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA), presentó la iniciativa con proyecto de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala.

2. La iniciativa de referencia se basó en la diversa presentada por el Diputado **José Gilberto Temoltzin Martínez**, fechada el diecinueve de mayo del año dos mil veintidós, con la cual se formó el expediente parlamentario número **LXIV 086/2022**, el cual también fue turnado, oportunamente, a estas comisiones unidas.

Las referencias tomadas de la citada iniciativa del Diputado **José Gilberto Temoltzin Martínez** y las aportaciones propias del iniciador se enriquecieron con la información y opiniones recabadas en los foros implementados a propósito de la etapa prelegislativa de este asunto, que se organizaron en el mes de enero de la anualidad que transcurre, bajo la rectoría de la Comisión de Movilidad, Comunicaciones y Transporte del Congreso Estatal.

3. Para motivar su iniciativa el Diputado Jorge Caballero Román refirió, en la parte expositiva de su propuesta que, con fecha dieciocho de diciembre del año dos mil veinte, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se reformaron diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, entre ellas, los artículos 4, 73, 115 y 122, reconociéndose el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; asimismo, se facultó al Congreso de la Unión para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios, y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, con el objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de la referida Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial; y, específicamente, tratándose de los municipios, para vincularlos a formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial.

En ese sentido, el Diputado iniciador expresó lo siguiente:

#### **"EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

*Con fecha del dieciocho de diciembre de dos mil veinte, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, entre ellas, los artículos 4o., 73, 115 y 122 en los que se incorpora el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; por otro lado faculta al Congreso de la Unión para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones*

*territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de la referida Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial, y a los municipios a formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial, en cuyo artículo segundo transitorio se estableció que el Congreso de la Unión expediría la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, en un plazo no mayor a ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del mismo.*

*En cumplimiento a lo anterior, mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha diecisiete de mayo de dos mil veintidós fue expedida la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que a su vez, en su transitorio segundo estableció que el Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la misma, deberían aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esa Ley.*

*Como producto de la evolución y la dinámica social se destaca la importancia de los derechos y la responsabilidad del Estado para promover, respetar, proteger y garantizarlos, cada día se avanza en el reconocimiento de nuevos derechos, donde se van identificando nuevas dimensiones de la dignidad humana, considerando a las personas en lo individual y en lo colectivo, este es el caso del derecho a la movilidad, que no sólo se relaciona con el traslado de personas de un lugar a otro, sino que implica entornos y condiciones imprescindibles para el ejercicio de otros derechos, en la cotidianidad.*

*La Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes reconoce expresamente el derecho a la movilidad como aquel que tiene "... toda persona a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas". En este sentido, los derechos humanos son considerados como aquellos derechos inherentes a nuestra naturaleza sin los que no podemos vivir como seres humanos, que nos permitan desarrollarnos plenamente.*

*El derecho a la movilidad se define como aquel que tiene “toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo”.*

*Por tanto, la presente iniciativa busca proponer la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, en aras de cumplir con lo dispuesto en el mandato ya mencionado, basada en una estructura de fácil comprensión y lectura para las y los ciudadanos, buscando brindar herramientas para ejercer su derecho a la movilidad en las condiciones antes señaladas.*

*Como pilar de esta propuesta, se consideran las herramientas para garantizar el ejercicio de este derecho por parte de cualquier persona, en cada una de las condiciones establecidas por la Constitución y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, siendo este marco el necesario para establecer la concurrencia entre todos los niveles de gobierno en el ámbito de sus respectivas competencias.*

*Así mismo, se busca integrar los componentes que conlleva el amplio concepto de movilidad que engloba el del transporte y tránsito, como componentes muy importantes que inciden directamente en la calidad de vida de las personas. Por ejemplo, al privilegiar un modelo de movilidad basado en el individualismo y en la preferencia jerárquica del vehículo automotor individual sobre alternativas más sostenibles, como son el transporte público y el de tracción humana.*

*Con fechas quince, diecisiete y diecinueve de enero de dos mil veinticuatro se realizaron los tres foros de movilidad y seguridad vial con sedes en los municipios de Tlaxcala, Apizaco y Zacatelco, a los cuales se convocó por la LXIV Legislatura del Congreso Libre y Soberano de Tlaxcala a través de la Comisión de Movilidad, Comunicaciones y Transportes en colaboración con la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Tlaxcala a la ciudadanía del Estado de Tlaxcala, organizaciones de la sociedad civil, instituciones educativas, organizaciones profesionales, centros de investigación, concesionarios transportistas, operadores, y al público en general a participar en los*

*mismos, con el objetivo de impulsar las transformaciones requeridas para contribuir en la armonización de una legislación local acorde con la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, que se ajuste a la necesidades y realidad social actual a efecto de normar debidamente lo referente a movilidad y seguridad vial para el Estado de Tlaxcala,*

*En dichos foros, los temas que se abordaron y desarrollaron fueron los siguientes:*

- 1. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*
  - a) De los principios de movilidad y seguridad vial*
  - b) De la jerarquía de la movilidad*
  - c) Del derecho a la movilidad*
  - d) Ejes rectores de la estrategia nacional de movilidad y seguridad vial*
  
- 2. Inclusión en la movilidad*
  - a) Importancia de la inclusión y el diseño universal en la movilidad*
  - b) Espacios públicos bajo el enfoque de diseño universal*
  - c) Espacios que impulsan la movilidad activa (peatones y vehículos no motorizados)*
  
- 3. De la movilidad y seguridad vial del tránsito*
  - a) Elementos de tránsito*
  - b) Señalamiento vial*
  - c) Dispositivos de control de tránsito*
  - d) Medidas mínimas de control de tránsito*

*Las ponencias de los profesionales en la materia favoreció la participación activa de más de trescientas personas, en donde las autoridades legislativas y ejecutivas analizaron y debatieron las propuestas, y a través del análisis de los resultados de estos foros se iniciaron los trabajos para generar esta propuesta, cuya composición se suscribe a la estructura del derecho constitucional, desarrollando derechos y definiciones, además de principios generales que deriven en herramientas para el ejercicio del derecho a la movilidad, distribuidos en diez títulos: "Disposiciones generales", "De la jerarquía y de los criterios de la movilidad", "De las autoridades", "De la planeación y de las fuentes de financiamiento", "Del registro estatal de la movilidad", "De los instrumentos de la movilidad y la*

*seguridad vial”, “Del observatorio ciudadano de la movilidad y la seguridad”, “De la accesibilidad y seguridad”, “Convenios de coordinación metropolitanos”, “De la inspección, vigilancia, sanciones y medios de defensa”. Ahora bien, se reconoce que la protección de los derechos humanos es una materia que se encuentra en constante consolidación dentro del orden jurídico; pues son el conjunto de prerrogativas inherentes a la naturaleza de la persona, cuya realización efectiva resulta indispensable para el desarrollo integral del individuo que vive en una sociedad jurídicamente organizada. Es en los derechos humanos donde se expresa el compromiso para garantizar que todas las personas puedan disfrutar de las condiciones, bienes y libertades necesarios para una vida digna ya que son universales, inalienables e indivisibles.*

*La movilidad es un factor inherente al desarrollo, el bienestar y la vida productiva. El derecho a la movilidad, valora a la sociedad en su conjunto y reconoce la necesidad de proveer elementos e infraestructura que permita vivir con seguridad y tranquilidad, transitando en entornos libres de violencia y discriminación, es decir, donde respete y garantice hasta el nivel máximo posible la dignidad humana. Por ello, la presente iniciativa apunta en el sentido de poner especial atención a los problemas a los que se enfrentan día a día las personas de nuestro Estado, como resultan los presentados en el ámbito de la movilidad y seguridad vial. Todos los días, para casi cualquier actividad que decidan desarrollar, deseada o no, las personas deben desplazarse de un lugar a otro, así como a sus bienes y mercancías.*

...

*La movilidad debe ser abordada también desde el punto de vista de su función en el combate de la desigualdad social y en la generación de inclusión y equidad social.*

*Es así que se justifica como urgente y necesario contemplar dicho derecho para todas las personas, con el objeto de impulsar un cambio sustancial, que contemple el derecho a la movilidad como un derecho humano, el cual ahora se encuentra definido en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y que tiene implicaciones en los tres órdenes de gobierno federal, estatal y municipal, en el ámbito de sus respectivas facultades, para la adopción de nuevos*

*esquemas de urbanización, leyes, reglamentos, programas y políticas públicas, tendientes a garantizar el ejercicio de dicho derecho.*

...

*En ese orden de ideas, es fundamental el establecimiento de una jerarquía de personas usuarias de los distintos esquemas de movilidad para la prioridad en el uso de la vía pública, que deberá ser respetada en las políticas, planes, presupuesto y programas en la materia, y que obedece al nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía, siendo esta: peatones, personas conductoras de vehículos impulsados por tracción humana y personas usuarias del transporte público. Lo anterior debido a que representan una solución a los problemas generados en gran medida por las externalidades negativas del uso excesivo del automóvil particular, así como de la prioridad que se le ha dado a la inversión principalmente en infraestructura para este último. Ejemplos de estos problemas son el congestionamiento vial, la contaminación y la inseguridad vial, mismos que impactan negativamente en el funcionamiento de toda ciudad, así como en la salud, economía y calidad de vida de las personas. Que considerando las actuales condiciones de desarrollo que tienen las ciudades y zonas metropolitanas en el país, incluidas la expansión territorial y la concentración de empleos en zonas con baja densidad poblacional, se padece de una tendencia al alza en el tiempo que dedica una persona a sus traslados.*

*Por lo cual, para efecto de garantizar y salvaguardar este derecho humano, resulta imprescindible ordenar y regular las actividades y conductas en materia de movilidad y seguridad vial, basándose en la jerarquía de prioridad antes mencionada. Lo anterior, como una base mínima con criterios sociales, económicos y técnicos que permitan garantizar este derecho humano. Por tanto, la presente iniciativa propone expedir la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala en aras de implementar acciones encaminadas a garantizar que las personas realicen, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, cada una de las actividades que decidan realizar, así como para que tengan acceso a los servicios básicos, que el mismo Estado está obligado a proporcionar."*

4. En la misma del Pleno del Congreso Estatal, celebrada el día veintidós del mes de febrero de la anualidad que transcurre, la Presidencia de la Mesa Directiva ordenó turnar a estas comisiones la iniciativa de referencia, para su análisis y dictaminación correspondiente.

El turno indicado se concretó mediante el oficio sin número, presentado el día veintitrés de febrero del presente año, que giró el Secretario Parlamentario del Congreso Local, en el entendido de que con la iniciativa en cita se formó el expediente parlamentario número **LXIV 022/2024**.

Con los antecedentes descritos, las suscritas comisiones emiten los siguientes:

## CONSIDERANDOS

I. En el artículo 45 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala se establece que **“Las resoluciones del Congreso tendrán el carácter de leyes, decretos o acuerdos. ...”**.

Asimismo, en el diverso 54 fracción I de la Máxima Ley de esta Entidad Federativa, se dispone que son facultades del Congreso Estatal **“...Expedir las leyes necesarias para la mejor administración y gobierno interior del Estado, así como aquellas cuyos ámbitos de aplicación no sean de la competencia expresa de funcionarios federales...”**.

La citada clasificación de las resoluciones que emite este Poder Soberano es retomada, en sus términos, en el numeral 9 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala; disposición legal que en su fracción I define a la Ley como **“...Norma jurídica que establece derechos y obligaciones a la generalidad de las personas...”**.

II. En el artículo 38 fracciones I y VII del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala se prevén las atribuciones genéricas, de las comisiones ordinarias del Poder Legislativo Local, para **“recibir, tramitar y dictaminar oportunamente los expedientes parlamentarios y asuntos que les sean turnados”**, así como para **“cumplir con las formalidades legales en la tramitación y resolución de los asuntos que les sean turnados”**; respectivamente.



Específicamente, por lo que hace a la competencia de la Comisión de Movilidad, Comunicaciones y Transporte, en el numeral 42 fracción I del Reglamento aludido, se prevé que tiene atribuciones para conocer y, por ende, dictaminar: “... **las iniciativas en materia de comunicaciones y transportes ...**”.

Tratándose de la Comisión de Puntos Constitucionales, Gobernación y Justicia y Asuntos Políticos, en el artículo 57 fracción III del Reglamento invocado, se establece que le corresponde “...**el conocimiento ...De las iniciativas de expedición, reformas, adiciones y derogaciones, a las leyes orgánicas y reglamentarias derivadas de la Constitución...**”.

Por ende, dado que la materia a analizar consiste en una iniciativa tendente a emitir la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, la cual tiene el propósito de implementar acciones encaminadas a garantizar a las personas el derecho fundamental al libre tránsito, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como para que tengan acceso a los servicios básicos que el mismo Estado está obligado a brindar, lo cual será tendente a que la legislación local se adecue a los mandatos inherentes establecidos en la Constitución Política Federal, es de concluirse que las comisiones que suscriben son **COMPETENTES** para dictaminar al respecto.

**III.** Considerando que la iniciativa con proyecto de Ley de Movilidad, Seguridad y Protección Vial del Estado de Tlaxcala, que obra en expediente parlamentario número **LXIV 086/2022**, constituyó la referencia y el antecedente directo e inmediato para formular la proposición cuyo análisis nos ocupa, al proveerse al respecto mediante este dictamen con proyecto de Ley, deberá tenerse por dictaminada y resuelta también aquella iniciativa y por desahogado el turno correspondiente, para todos los efectos.

En ese sentido, las suscritas comisiones ordinarias reconocen la visión y tino del Diputado **José Gilberto Temoltzin Martínez**, al advertir la necesidad de emitir un Ordenamiento Legal mediante el que se garantice el derecho a la movilidad, conforme a los parámetros constitucionales, teniendo el mérito de haber presentado la propuesta de Ley respectiva, de manera concreta y eficientemente estructurada, desde en el mes de mayo del año dos mil veintidós, erigiéndose en automático precursor del tema en este Congreso Estatal.

En tal virtud, así como al contenido de la iniciativa que se dictamina, los razonamientos del Diputado **José Gilberto Temoltzin Martínez**, vertidos en la exposición de motivos de su proposición de referencia, y sus planteamientos asentados en el proyecto de Ley que formuló al respecto, se toman en consideración para esgrimir las razones que sustentan el presente dictamen y para confeccionar el correspondiente proyecto de Ley.

**IV.** Merced a lo expuesto en el CONSIDERANDO anterior, y dado que la iniciativa con proyecto de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado, presentada por el Diputado **Jorge Caballero Román**, conjugó las aportaciones del colegislador **José Gilberto Temoltzin Martínez**; las de la sociedad civil, vertidas en los foros verificados en etapa prelegislativa y sus propuestas propias, estas Comisiones estiman que para estar en aptitud de emitir dictamen y proponer un proyecto de resolución adecuado, bastará con analizar y proyectar la determinación inherente con base en la iniciativa últimamente presentada, por consituir, como se ha dicho, la síntesis de los esfuerzos emprendidos en lo concerniente.

**V.** Habiéndose efectuado las precisiones que anteceden, para abordar el análisis del contenido de la iniciativa, es menester señalar, en primer término, la necesidad por parte de este Congreso del Estado, de emitir la legislación en materia de Movilidad y Seguridad Vial, que permita no solo dar cumplimiento a lo que establece el Artículo Segundo Transitorio del Decreto de fecha 5 de abril del 2022, menciona que el propio Congreso de la Unión y las legislaturas de las Entidades Federativas deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en la referida norma general.

Lo anterior, a fin de contextualizar para las y los integrantes de esta Dictaminadora, a partir de la evolución del marco jurídico aplicable en la materia, mismo que ha evolucionado de la siguiente forma, la cual se describe líneas adelante.

El 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, entrando en vigor el día 18 del mismo mes y año.

De conformidad con el Artículo Segundo Transitorio, las entidades federativas debieron en un plazo no mayor a 180 días contados a partir de la entrada en vigor de la citada Ley General, aprobar las reformas necesarias a las leyes de su

competencia para armonizarlas con lo dispuesto en ella; es decir, debieron expedir la legislación correspondiente a mediados del mes de noviembre de 2022.

Por la importancia que en todos los aspectos de la vida de los habitantes y visitantes del país tiene la nueva legislación en materia de movilidad, se mencionan algunos de los puntos relevantes que deben tomarse en consideración para la expedición de una Ley local de la materia:

El artículo 1° de la Ley General precisa el objeto de la misma, siendo establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Dicho precepto, relacionado con los diversos 5 y 6 del mismo ordenamiento, establecen una auténtica jerarquía de movilidad, colocando a personas peatonas en primer plano con un enfoque equitativo y diferenciado en razón género, discapacidad y movilidad limitada; colocando posteriormente, a las personas que usan vehículos no motorizados y motorizados.

Para lo anterior, la Ley Estatal de Movilidad de Tlaxcala deberá contener acciones afirmativas precisas como el establecimiento de lugares específicos en los transportes, información accesible y la posibilidad de contar con transporte que conecte a las comunidades indígenas. Lo anterior, en cumplimiento al derecho humano de toda persona a la movilidad.

Se determina un mecanismo de coordinación entre los tres niveles de gobierno (artículo 7) que debe ser atendido con escrupuloso cuidado, a fin de evitar la posible invasión de competencias en la Ley local.

Se instituye el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial como mecanismo de coordinación entre los tres niveles de gobierno, para el cumplimiento de los objetivos de la movilidad.

En él participará la o el servidor público que sea designado por la Titular del Poder Ejecutivo Local, quien llevará a ese órgano colegiado los planteamientos que se acuerden en el organismo que se preverá en una nueva legislación de carácter local.

Debe plasmarse en la nueva legislación local un enfoque de movilidad metropolitana e interurbana, de carácter interestatal e intermunicipal, en cumplimiento con la formulación de una estrategia de carácter nacional, a través de Convenios de Coordinación.

Un tema que resalta en importancia para legislarse, es el de la seguridad vial a través de las medidas, normas, políticas y acciones que deben tomarse para prevenir siniestros y reducir riesgos. En este punto, el tema de la infraestructura vial es prioritario.

En la Ley General se dispone la creación de la llamada Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, mandatando que las Entidades federativas y los Municipios ajusten sus políticas y acciones a lo establecido en ella.

En el Artículo Tercero Transitorio de la Ley General se estableció un plazo de hasta 365 días naturales a partir de su entrada en vigor para la instalación de la Estrategia; sin embargo, es menester informar en este dictamen, que el 11 de octubre de 2022 se realizó la sesión de instalación, acordando una reunión siguiente en el mes de mayo de 2023.

Asimismo, se dispuso la creación de un Sistema de Información Territorial y Urbano, consistente en la creación de un instrumento para organizar, actualizar y difundir la información sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, en correlación con lo previsto en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, a fin de organizar, actualizar, publicar y estandarizar la información sobre movilidad y seguridad vial; considerando las características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género.

En lo que respecta al diseño vial, los estándares y los dispositivos de control del tránsito deberán definirse en cada Entidad federativa, atendiendo las Normas Oficiales Mexicanas (NOM), así como los determinados en la Ley General de

Movilidad y Seguridad (artículo 35). De igual forma, las medidas mínimas de tránsito y sus sanciones, en atención al artículo 39.

Las disposiciones de los artículos 67 y 68 de la Ley General, contenidas en el TÍTULO TERCERO De la Distribución de Competencias, son de especial atención en la expedición de una Ley de movilidad local ya que determinan las atribuciones específicas para las Entidades federativas y los Municipios, respectivamente.

En dicho ordenamiento, se mandata la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial, a fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, especialmente la que corresponde a los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad.

De esta manera, están dados en la Ley General, los tramos a los que las legislaciones estatales deberán alinearse respecto de la elaboración de su respectiva normativa, la cual, dados los antecedentes de otras Entidades Federativas, deberá alinearse con suma precisión en la técnica legislativa y constitucional, a lo establecido en la norma reglamentaria del texto constitucional.

**VI.** Así las cosas, debemos ser conscientes que la emisión de una norma de las características de regulación de la política de Movilidad en el Estado transita por entender de manera clara su evolución como política pública y desde su dimensión jurídica; en este sentido, existen diversos antecedentes tanto de índole legislativa como reglamentaria que, en aras de plasmar los correspondientes antecedentes, es preciso citar con recurrencia en este instrumento deliberativo.

En el Estado de Tlaxcala, se encuentra vigente la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Tlaxcala, publicada en el Periódico Oficial del Estado el 15 de junio de 1983.

Actualmente el marco jurídico vigente se compone de 67 artículos, de los cuales ninguno se ha reformado con motivo de la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, por lo que su contenido no está ajustados a las disposiciones de la Ley General.

En efecto, no solo es razón suficiente la antigüedad de dicha norma sino su desalineación al marco establecido en la Ley General.

Otro argumento toral para la emisión de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, consiste en que este Congreso Local tiene la oportunidad de establecer una legislación en la materia que no replique los casos de inconstitucionalidad en los que algunas Entidades Federativas incurrieron al momento de emitir la suya. Fue ese el caso de la Ley de Movilidad del Estado de Yucatán, en donde el 13 de octubre de 2022, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH) presentó ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), la Acción de Inconstitucionalidad, en contra artículo 77, fracción V, en su porción normativa "la moral," de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán, expedida mediante Decreto 555/2022, publicado el 12 de septiembre de 2022, en el Diario Oficial del Gobierno de esa entidad federativa.

El concepto de invalidez señalado por la CNDH, estriba en que "El artículo 77, fracción V, en la porción normativa impugnada, de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán establece como una de las obligaciones de las personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeras y pasajeros, no realizar "actos contra la moral", considerando que "Dicha exigencia constituye una medida legislativa imprecisa, abierta y ambigua, que no otorga certeza jurídica a las personas destinatarias respecto a la conducta que está prohibida, lo que redundando en una transgresión del derecho de seguridad jurídica y legalidad ... Lo anterior ya que, a juicio de este Organismo Nacional el precepto impugnado exige una conducta imprecisa, ambigua y que permite discrecionalidad en su aplicación, ya que su valoración es estrictamente subjetiva, lo que resulta contrario al derecho de seguridad jurídica y legalidad."

Si bien la disposición normativa referida, fue el único precepto que se estimó por parte de la CNDH como posiblemente violatorio de la Constitución Federal, esto fue suficiente para que el referido Congreso Local tuviese que activar nuevamente el proceso legislativo a fin de corregir dicha parcialidad normativa.

Es en ese orden de ideas que es menester por parte de estas comisiones Dictaminadoras referirse a la existencia de diversas sentencias sobre acciones de inconstitucionalidad, dictadas con motivo de la impugnación a normas contenidas en legislaciones locales en materia de movilidad, que, si bien son anteriores a la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, son relevantes para conocer y atender los criterios que ha dictado sobre el tema la SCJN, especialmente en lo relacionado con grupos vulnerables y el cuidado del medio ambiente.

Algunas de ellas son las siguientes:

- Sentencia mediante la que se resuelve la acción de inconstitucionalidad promovida por la CNDH, en contra del artículo 309, fracciones I y III de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, publicada en el DOF el 15 de septiembre de 2021.
- Sentencia sobre la acción de inconstitucionalidad promovida por la Procuraduría General de la República en contra del Congreso del Estado de Sinaloa y del Gobernador de ese Estado, demandando la invalidez de los artículos 10, párrafo tercero; 15, fracción IV; 16, fracción VII; 37; 104, fracción XXVII; 128, fracción IV; 135, fracción II; 149; 158; 195; 198; 223, párrafo segundo; 243; 245; 250; 252; párrafo primero; 256; 265; 266; 267; 269; párrafo primero y fracción I; 287, párrafo primero, de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, publicada en el DOF, el 29 de septiembre de 2021.
- Sentencia que resuelve la acción de inconstitucionalidad promovida por diversos diputados integrantes del Poder Legislativo del Estado de Colima, en contra de los artículos 13, fracción CX, 125, fracción III, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, numeral 1, fracción II, inciso k), 183, 316, numeral 5, 317, 373, numeral 1, fracción I y artículo vigésimo cuarto transitorio de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.

**VII.** Del análisis del contenidos del proyecto de ley planteado en la iniciativa, es menester señalar que su estudio no puede realizarse ajeno a lo previsto en la Ley General, ya que esta constituye el estándar que establece las bases y tramos de actuación para que las Entidades Federativas diseñen sus leyes estatales en la materia, por lo que es referencia obligada respecto de definiciones, estructura, mecanismos para el involucramiento de la sociedad civil, sistema alineado como ente coordinador de la política pública en materia de Movilidad.

Del referido estudio, con base en la indicada Ley General, se concluye que no bastaría con replicar funciones, definiciones y procesos a la Ley local para lograr una adecuada y competente armonización con la Ley General, por lo que es claro que, ejerciendo su facultad configurativa, se emite una nueva regulación en materia de movilidad que, por un lado, cumpla con los componentes jurídicos determinados e la Ley General y, por el otro, aterrice sus alcances a partir de las particularidades y la realidad tanto social como de infraestructura del Estado de Tlaxcala.

No obstante, para estas comisiones Dictaminadoras resulta conveniente la realización de ajustes normativos al proyecto que permiten desarrollar la totalidad de los mandatos establecidos en la Ley General, mismos que deben quedar precisados.

No es ajeno al estudio e incorporación de dichos ajustes la revisión de diversas Acciones de Inconstitucionalidad presentadas en contra de disposiciones contenidas en Leyes de movilidad de carácter estatal, con la finalidad de conocer los criterios que ha determinado el máximo Tribunal del país y, con ello, prevenir la promoción de algún medio de impugnación en contra de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial que expida el Congreso Estatal.

**VIII.** Respecto de los ajustes establecidos en el proyecto de Ley que deriva de este dictamen, es de destacar lo que corresponde a un cambio de enfoque en la política de movilidad con prevalencia del peatón como el elemento central de la movilidad; así como el cambio de enfoque, de una política que priorizaba la gestión vial, hacia otro que favorezca el acceso multimodal del transporte, lo cual alude a un cambio positivo, puesto que las políticas orientadas a los vehículos privados tuvieron como consecuencia el aumento de la congestión vial, contaminación, baja productividad y menores niveles de bienestar.



Por los razonamientos expuestos, las comisiones dictaminadoras someten a la consideración de esta Asamblea Legislativa, el siguiente:

**PROYECTO  
DE  
LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL  
DEL ESTADO DE TLAXCALA**

**TÍTULO PRIMERO  
DISPOSICIONES GENERALES**

**Capítulo I  
Del Objeto de la Ley**

**Artículo 1.** Las disposiciones contenidas en la presente Ley son de orden público, interés social y de observancia general en el Estado Libre y Soberano de Tlaxcala.

**Artículo 2.** Esta Ley tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y políticas públicas con perspectiva de género.

**Artículo 3.** Son objetivos de la Ley los siguientes:

- I. Decretar medidas de movilidad y seguridad vial con un enfoque sistémico y de sistemas seguros, orientadas a la protección de las personas, especialmente de aquellas que se encuentran en situación de vulnerabilidad, así como a la sustentabilidad medio ambiental;
- II. Definir los mecanismos de participación de las autoridades de gobierno y de la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

- III. Atender la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas, planes, manuales, protocolos y acciones en la materia;
- IV. Establecer las previsiones necesarias que garanticen que los servicios y permisos de transporte que prevean vehículos y entornos con diseño universal, perspectiva de género y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello, a fin de construir un entorno incluyente;
- V. Definir los mecanismos de coordinación del Estado y los municipios, así como la coordinación metropolitana para integrar y administrar el sistema de movilidad;
- VI. Determinar las bases para la participación de la persona Titular del Poder Ejecutivo local, o de quien ésta designe, en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- VII. Establecer los registros de información, así como los mecanismos para integrar las bases de datos de movilidad, y seguridad vial del Sistema de Información Territorial y Urbano de conformidad con las disposiciones aplicables a la materia;
- VIII. Determinar las bases para organizar, administrar y ejecutar infraestructura carretera y equipamiento vial con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público;
- IX. Fijar las bases para promover la educación de movilidad a través de una cultura vial de respeto a todas las personas usuarias de la vía pública;
- X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial, y
- XI. Formular estrategias que favorezcan el desplazamiento de las personas, sus bienes y mercancías orientadas al cuidado del medio ambiente, a través de:
  - a) Uso de vehículos no motorizados para el servicio privado;

- b) Unidades de transporte público de pasajeros con tecnologías sustentables.

**Artículo 4.** Son sujetos obligados a garantizar el cumplimiento de la presente Ley en sus respectivas competencias:

- I. Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial, y transporte;
- II. Los prestadores del servicio de transporte de personas, bienes y/o mercancías, y
- III. Las y los habitantes y visitantes del Estado de Tlaxcala.

**Artículo 5.** Serán de aplicación supletoria a falta de disposición expresa en la presente Ley, los ordenamientos legales siguientes:

- I. Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Tlaxcala y sus Municipios;
- II. Ley de Seguridad Pública del Estado de Tlaxcala y sus Municipios;
- III. Ley de Protección al Medio Ambiente y el Desarrollo Sostenible del Estado de Tlaxcala;
- IV. Ley de Atención y Protección a Víctimas y Ofendidos del Delito para el Estado de Tlaxcala;
- V. Ley de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tlaxcala;
- VI. Código Financiero para el Estado de Tlaxcala y sus Municipios;
- VII. Código de Procedimientos Civiles para el Estado Libre y Soberano de Tlaxcala;
- VIII. Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Tlaxcala;
- IX. Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Tlaxcala;

- X. Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Tlaxcala;
- XI. Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala; y
- XII. Reglamento de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala en materia de Transporte público y privado.

**Artículo 6.** Para los efectos de esta Ley, además de las previstas en el artículo 3 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que resulten aplicables a la presente, se entiende por:

- I. Bahía: Área adaptada en la vía pública para mayor seguridad de las personas usuarias, destinada al ascenso y descenso, y que no afecta el libre tránsito de los diversos medios de transporte;
- II. Concesión: Autorización para la prestación del servicio privado de transporte no motorizado, previo cumplimiento de los trámites y requisitos previstos en la Ley y su reglamento;
- III. Concesionario: La persona física o moral que cuenta con el título de concesión que otorga la persona titular de la Secretaría para prestar el servicio de transporte público no motorizado que involucre personas o carga;
- IV. Conductor: Persona que dirige los mandos de un vehículo;
- V. Estacionamiento: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y guardar un vehículo por tiempo determinado;
- VI. Estacionamiento en vía pública: Espacio físico determinado por la autoridad en la vialidad para detener vehículos. Cuando lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa;
- VII. Grupo vulnerable: Sectores de la población que por características específicas puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como la población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños;

- VIII.** Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros y no motorizados;
- IX.** Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala;
- X.** Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- XI.** Movilidad limitada: la condición temporal o permanente que presenta una persona derivada de su edad, desarrollo intelectual, discapacidad, impedimento físico o sus especiales circunstancias de marginación que lo colocan en una situación vulnerable para ejercer el derecho a la movilidad;
- XII.** Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados de tracción humana;
- XIII.** Movilidad sustentable: Forma de desplazamiento capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o futuros;
- XIV.** Observatorio: Observatorio Ciudadano de la Movilidad y la Seguridad Vial;
- XV.** Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie, que puede dependiendo de su condición utilizar de ayudas técnicas;
- XVI.** Ejecutivo: La persona titular del Poder Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala;
- XVII.** Programa de Operación: Disposiciones establecidas por la autoridad, que deberán observar de manera obligatoria los concesionarios, para la adecuada y eficaz prestación del servicio de transporte público no motorizado;
- XVIII.** Programa de Verificación: Al Programa de Verificación Vehicular Obligatorio, previsto en el artículo 23, fracción V de la Ley de Cambio Climático para el Estado de Tlaxcala;
- XIX.** Registro: Registro Estatal de la Movilidad;

- XX. Reglamento: Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala;
- XXI. Reglamento Interior: Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad y Transporte.
- XXII. Secretaría: La Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Tlaxcala;
- XXIII. Secretaría de Medio Ambiente: La Secretaría de Medio Ambiente del Estado de Tlaxcala;
- XXIV. Sistema: El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXV. Tarifa: Importe que paga la persona usuaria por la prestación de un servicio de transporte;
- XXVI. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades competentes en los reglamentos correspondientes, estableciendo estándares de límite de velocidad;
- XXVII. Vía pública: Espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos no motorizados; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y
- XXVIII. Violencias de género contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, que por razón de género les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

## Capítulo II

### Principios rectores y criterios de la movilidad y la seguridad vial

**Artículo 7.** Son principios rectores de la movilidad, la seguridad vial y el transporte, los siguientes:

- I. **Accesibilidad.** Como el derecho de todas las personas al acceso pleno en igualdad de condiciones de dignidad y autonomía al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, mediante la identificación y eliminación de obstáculos, barreras de acceso, sin discriminación, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales, **garantizando a todas las personas, que el sistema de movilidad cuente con accesibilidad física, accesibilidad económica, sin discriminación, tomando en cuenta que se debe acondicionar a las necesidades específicas de algunos grupos;**
- II. **Calidad.** Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III. **Confiabilidad.** Certeza de los usuarios del transporte sobre los tiempos de recorrido, horarios de los mismos, puntos de abordaje y descenso seguros y definidos, con la finalidad de que los recorridos puedan ser planificados minimizando los tiempos y los costos de traslado;
- IV. **Diseño universal.** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- V. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
- VI. **Equidad.** Considerar y reconocer las condiciones y aspiraciones diferenciadas para garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad con igualdad de oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

- VII. **Habitabilidad.** Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- VIII. **Inclusión e Igualdad.** Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- IX. **Libertad de tránsito.** Derecho de las personas para desplazarse con autonomía y autodeterminación;
- X. **Movilidad activa.** Promover espacios caminables seguros, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- XI. **Multimodalidad.** Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XII. **Participación.** Establecer mecanismos para el involucramiento activo de la sociedad en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XIII. **Participación ciudadana.** Involucramiento de la sociedad en la opinión, diseño y distribución sobre las vías públicas y el transporte, de tal manera que puedan convivir armónicamente todas las personas usuarias;
- XIV. **Perspectiva de género.** Proceso para incorporar mecanismos y acciones que tiendan a eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género, que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;



- XV. **Progresividad.** Toma de medidas necesarias para lograr de manera gradual y continua la plena efectividad del derecho humano a la movilidad y seguridad vial, utilizando para ello los recursos públicos de manera eficaz, tomando en cuenta el grado de desarrollo de las comunidades;
- XVI. **Resiliencia.** Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;
- XVII. **Seguridad Vial.** Entendiendo que durante los desplazamientos debe protegerse la vida y la integridad física de todas las personas, bajo el principio de que todo accidente es prevenible;
- XVIII. **Seguridad Vehicular.** Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- XIX. **Sostenibilidad.** La movilidad debe planearse procurando el menor impacto posible al medio ambiente a través de la implementación de mecanismos que tiendan a reducir y prevenir la emisión de gases de efecto invernadero en materia de movilidad;
- XX. **Transparencia y Rendición de cuentas.** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Tlaxcala y demás normatividad aplicable;
- XXI. **Transversalidad.** Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad; y

**XXII. Uso prioritario de la vía o del servicio.** Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

**Artículo 8.** Para una adecuada seguridad vial que reduzca los accidentes y, con ello, las muertes y lesiones por siniestros de tránsito, la Secretaría implementará programas y políticas públicas que tengan como finalidad resguardar la vida e integridad de las personas en su libre tránsito y desplazamiento dentro del territorio del Estado, considerando en todo momento la jerarquía de movilidad a través de la planificación de la infraestructura vial.

Para lo anterior, las regulaciones y disposiciones técnicas y administrativas que se emitan, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva acordes a los datos del sistema de información territorial y urbana, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley.

**Artículo 9.** La promoción y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad y seguridad vial, tendrá como enfoques prioritarios:

- I. Planificar y mantener una infraestructura vial segura;
- II. Establecer y analizar las causas que generen los accidentes de tránsito a fin de tomar medidas acordes para evitarlos;
- III. Recabar los datos necesarios sobre accidentes de tránsito como un instrumento necesario en la elaboración o modificación de programas y políticas en materia de seguridad vial;
- IV. Establecer como medida necesaria para la atención de los accidentes de tránsito, la necesidad de contar con un seguro obligatorio que incluya la atención médica para quienes lo requieran en caso de algún siniestro;

- V. Reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros;
- VI. Implementar medidas tendientes a reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley de Cambio Climático para el Estado de Tlaxcala;
- VII. Fortalecer la coordinación eficaz entre las autoridades estatales y municipales encargadas de la vialidad;
- VIII. Los demás que se determinen en la presente Ley y su reglamento.

### Capítulo III

#### De la cultura de la movilidad y la seguridad vial.

**Artículo 10.** La Secretaría, las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias, así como las dependencias de la Administración Pública, implementarán campañas permanentes y difundirán acciones para la sensibilización y educación a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el propósito de que las y los habitantes de la Entidad adopten hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular, la promoción de desplazamientos inteligentes, y todas aquellas acciones que permitan alcanzar la sana y segura convivencia en las vialidades.

**Artículo 11.** Deberá promoverse por la Secretaría, las autoridades estatales y municipales, de acuerdo a su competencia, la participación de especialistas y académicos en el diseño e implementación de programas, campañas, acciones y medidas en materia de educación vial, movilidad, perspectiva de género, y medidas sustentables, que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular, de acuerdo con las disposiciones mandatadas en la Ley General y en esta Ley.

**Artículo 12.** La Secretaría, las autoridades estatales y municipales impulsarán procesos formativos y educativos de manera transversal a

través de planes, programas y estrategias, que propicien la sensibilización de las personas usuarias de la vía pública, que garantice la seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad y perspectiva de género.

**Artículo 13.** La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública del Estado de Tlaxcala, implementará y difundirán programas acordes para la educación vial y la seguridad de las y los estudiantes, preparando para ello materiales acordes y suficientes a la edad de las y los estudiantes. Los materiales deberán ser preferentemente entregados al inicio de cada ciclo escolar de conformidad con el calendario oficial que emita la autoridad educativa federal.

**Artículo 14.** La Secretaría promoverá, ejecutará, divulgará y difundirá las acciones necesarias en materia de educación y cultura vial, dirigida a la sociedad haciendo uso de los diferentes medios de comunicación y los avances tecnológicos.

**Artículo 15.** Las medidas que se promuevan en materia de seguridad vial, deberán garantizar:

- I. La promoción sobre el respeto a la señalética de las vías públicas y los requisitos para la circulación;
- II. Fomentar el derecho de preferencia debidamente señalado para los vehículos conducidos por personas con discapacidad;
- III. La prevención de siniestros de tránsito, especialmente los ocasionados por personas conductoras que circulan excediendo los límites de velocidad permitidos, en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias que alteren la capacidad para conducir;
- IV. Difundir los protocolos y procedimientos ante condiciones de emergencia, para autoprotección, ayuda y protección a las víctimas de siniestros de tránsito o ilícitos, informando a los cuerpos de seguridad y unidades de protección civil;

- V. Establecer programas de orientación, educación y apoyo a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;
- VI. Establecer condiciones de seguridad en el transporte público de personas; y
- VII. Las demás que establezca el Reglamento.

**Artículo 16.** La Secretaría en coordinación con los Municipios, promoverá:

- I. El conocimiento de los contenidos de esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones de la materia;
- II. El respeto a los derechos humanos y obligaciones de las personas en los servicios de movilidad y transporte y el aprovechamiento ordenado de la infraestructura y equipamiento vial y carretero;
- III. Una relación digna, honesta y respetuosa entre las personas y las autoridades que vigilan el cumplimiento de la presente Ley;
- IV. La orientación a las personas sobre el uso de la vía pública, sobre la forma de desplazarse sobre éstas respetando el tránsito seguro de los mismos, ya sea como personas peatonas, con discapacidad, ciclistas, conductoras y prestadoras del servicio de transporte público, de acuerdo a la señalización establecida;
- V. Evitar la circulación de vehículos automotores con emisiones visiblemente contaminantes, así como aquellos que no hayan cumplido con los programas de verificación de emisiones de gases contaminantes, establecidos por la dependencia en materia ambiental y conforme a lo dispuesto por el Reglamento de esta Ley;
- VI. Garantizar, en el ámbito de su competencia, que las personas conductoras y operadoras del servicio privado y público den cumplimiento a la verificación vehicular contenida en la Ley de la materia;
- VII. Evitar que las personas en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias que alteren la capacidad para conducir, manejen automotores;

- VIII. Evitar que quienes conducen vehículos automotores, los manejen fuera de los límites de velocidad permitidos en la zona que corresponda, teniendo como finalidad la prevención de siniestros de tránsito, y
- IX. Las demás que determinen las autoridades competentes para el objeto de esta Ley.

**Artículo 17.** La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como finalidad transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía pública deben incorporar al momento de transitar por ésta, para garantizar su seguridad, salud y bienestar físico.

**Artículo 18.** Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial observarán los criterios siguientes:

- I. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en la Ley General y en esta Ley;
- II. Informar y fomentar a las personas sujetas de la movilidad y a las autoridades, el respeto irrestricto a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- III. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
- IV. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa;
- V. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social;
- VI. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía, y
- VII. Fomentar el cumplimiento del Programa de verificación.

**Artículo 19.** La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como finalidad transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinentes, intercultural y lingüísticamente, para concientizar sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ella.

**Artículo 20.** Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los criterios siguientes:

- I. Explicación veraz y clara sobre las causas y consecuencias de no cumplir las medidas en materia de movilidad y seguridad vial;
- II. La información deberá sustentarse en evidencia científica y territorial;
- III. Promover la adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa; y
- IV. Explicación clara acerca de la importancia de incorporar y atender las disposiciones que se emitan sobre la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

**Artículo 21.** La Secretaría acreditará a los servidores públicos que determine y que estén adscritos a su Dependencia, como capacitadores en materia de movilidad y de educación vial. También, podrá acreditar a particulares que aprueben los cursos que para tal efecto imparta dicha autoridad.

Las personas capacitadas podrán acudir a los planteles educativos, empresas, centros comunitarios o lugares en los que se solicite a través de la Secretaría, que acudan a transmitir sus conocimientos en la materia.

#### **Capítulo IV**

#### **De las medidas en materia de cambio climático**

**Artículo 22.** El cambio climático se refiere a la variación del clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana, que altera la composición de la atmósfera global y se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos de tiempo comparables, en términos de la Ley General de Cambio Climático y la Ley de Cambio Climático para el Estado de Tlaxcala.

**Artículo 23.** Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático y promoverán la recuperación breve y de bajo costo e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero y las que se determinen para tal efecto.

**Artículo 24.** Las medidas y acciones de combate al cambio climático que aseguren un futuro sostenible para todas las personas, deben colocar como eje de atención el uso racional del vehículo motorizado, así como la promoción de la movilidad activa y el gradual crecimiento de los espacios públicos destinados a la movilidad compatibles con la sostenibilidad presente y de las futuras generaciones.

**Artículo 25.** De conformidad con la legislación aplicable, las autoridades competentes en la materia, podrán emitir recomendaciones a partir de estudios de factibilidad urbano, medioambiental y seguridad vial, que garanticen que las acciones y proyectos en materia de movilidad, seguridad vial y transporte que contemplen medidas de adaptación y mitigación al cambio climático.



**Artículo 26.** La Secretaría de Medio Ambiente, promoverá y difundirá ampliamente los lugares, tiempos y, en su caso, las sanciones sobre la Verificación Vehicular Obligatoria, de conformidad con la Ley de la materia.

## TÍTULO SEGUNDO DE LA JERARQUÍA Y DE LOS CRITERIOS DE LA MOVILIDAD

### Capítulo I Disposiciones generales.

**Artículo 27.** De conformidad con las disposiciones de la Ley General, la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, proyectos, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte público y distribución de bienes y mercancías;
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares;

**Artículo 28.** Son criterios aplicables de la jerarquía de la movilidad, los siguientes:

- I. La defensa y protección de los derechos de las personas usuarias de las vías públicas, priorizando el orden de la jerarquía de la movilidad;

- II. La defensa y aplicación de los ejes rectores de la movilidad, descritos en la presente Ley;
- III. La implementación de medidas de prevención y seguridad vial de observancia obligatoria y el mejoramiento en infraestructura vial, a través de su evaluación y vigilancia;
- IV. La determinación de las obligaciones y responsabilidades de las personas usuarias de los sistemas de movilidad;
- V. La prestación del servicio de transporte público en forma higiénica, ordenada, regular, continua, segura, eficiente y acorde a las necesidades de la población; atendiendo el interés social y el orden público;
- VI. La promoción del uso de modos de transporte sustentable y uso racional del vehículo motorizado;
- VII. El mejoramiento de las vías públicas y de los modos de transporte;
- VIII. La protección, ampliación y promoción de vías y rutas para la movilidad de las personas usuarias de vehículos no motorizados y de la movilidad activa, de actividades recreativas, deportivas y de turismo;
- IX. La aplicación de estrategias en combate al cambio climático que mitiguen los impactos sociales, ambientales y económicos generados por la misma; y
- X. La promoción a través de programas culturales, informativos y de capacitación y sensibilización de cambio climático, movilidad, uso de la bicicleta y respeto a todas las personas que confluyen en el espacio público.

## Capítulo II

### De los derechos y obligaciones en materia de movilidad.

**Artículo 29.** Las personas usuarias de la movilidad activa gozarán de los derechos establecidos en la Ley General, la presente Ley y disposiciones legales aplicables, por lo que el Estado debe garantizarles:

- I. Prioridad de tránsito en el espacio público, en consecuencia, por lo que las autoridades competentes deberán proteger su integridad física mediante dispositivos de control de tránsito, diseño de infraestructura segura, libre de obstáculos, así como señalamientos e indicaciones convenientes, para el cruce seguro en donde se identifiquen y justifiquen el tránsito eficiente, tiempos de desplazamiento de las personas usuarias en situación de vulnerabilidad, así como la implementación de pasos a nivel de banqueta o arroyo vehicular;
- II. Contar con rutas accesibles que permitan una circulación continua y sin obstáculos, en la que una adecuada geometría, mobiliario y elementos construidos se articulen para garantizar que cualquier persona independientemente de sus necesidades y modos de transporte, puedan libremente desplazarse, orientarse y comunicarse de manera segura, autónoma y eficiente, tanto en el espacio público como en la infraestructura vial;
- III. Usar y disfrutar el espacio público para el tránsito y como un espacio de convivencia y recreación; y
- IV. Los demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.

**Artículo 30.** Las personas usuarias de la movilidad activa, tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Evitar el tránsito por superficies de circulación vehicular, y deberán cruzar las vías rápidas, primarias y de acceso controlado por las esquinas o zonas destinadas para tal efecto, excepto en las vialidades secundarias, cuando exista sólo un carril para la circulación, en las cuales podrán cruzar en cualquier punto, con precaución del tránsito vehicular, así como cruzar las vías reguladas por semáforo;
- II. No cruzar con luz roja o amarilla en el semáforo peatonal;
- III. A falta de semáforo peatonal, deberán cruzar cuando esté totalmente detenido el tránsito vehicular;
- IV. Las demás que establece la presente Ley y su Reglamento.

**Artículo 31.** Las y los peatones deberán hacer uso de las banquetas, senderos o espacios destinados para sus desplazamientos, tránsito y convivencia, con las excepciones que determinen las autoridades dentro de la jurisdicción que les corresponda y la destinada para la circulación.

**Artículo 32.** Las autoridades estatales y municipales procurarán la implementación de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas, patines y transporte no motorizado.

**Artículo 33.** El Sistema Estatal y las autoridades municipales en materia de movilidad, elaborarán opinión respecto de las políticas públicas y acciones de desplazamiento de las personas, que se lleven a cabo en zonas urbanas donde se ubiquen vialidades con elevada densidad de tránsito de vehículos motorizados y mayor propensión a la saturación.

**Artículo 34.** Las estaciones y terminales del sistema integrado de transporte público deberán instalar equipamiento e infraestructura que garanticen los desplazamientos intermodales de manera segura, cómoda y eficiente.

**Artículo 35.** Las personas ciclistas y los vehículos para la movilidad activa, incluyendo los grupos de personas ciclistas que transiten juntos tendrán derecho a:

- I. Gozar de una movilidad segura y preferencial sobre el transporte público y particular con las salvedades que establece la Ley;
- II. Transitar en el sentido de la circulación vehicular u utilizar preferentemente el carril de extrema derecha de la vía, siempre y cuando no se trate de corredores exclusivos para el transporte público o que así lo determine la autoridad.
- III. Transitar sobre dos carriles cuando se trate de grupos de más de cincuenta personas ciclistas, estos grupos podrán petitionar adicionalmente el apoyo de los cuerpos de seguridad;

- IV. En vialidades con semáforos, contarán preferencialmente con áreas de espera ciclista al frente del carril, para reiniciar la marcha en posición adelantada cuando la luz del semáforo lo permita;
- V. Transportar su bicicleta en las unidades de transporte público colectivo que cuenten con los aditamentos para realizarlo, en los horarios especificados o publicados por la Secretaría;
- VI. Contar con vías de circulación suficientes, seguras e interconectadas y disfrutar del uso exclusivo, preferencial o compartido que la autoridad determine, a través de infraestructura ciclista en sus diferentes tipos de configuración, así como una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas;
- VII. Estacionar las bicicletas o vehículos en las zonas seguras, diseñadas y autorizadas de conformidad con las normas técnicas;
- VIII. Contar con espacios para el estacionamiento de bicicletas seguro y accesible en centros de transferencia modal o de transporte público;
- IX. Contar con el servicio público de renta o préstamo de bicicletas en los términos establecidos por los programas correspondientes;
- X. Circular por todas las vialidades del Estado a excepción de los carriles de alta velocidad, pasos a desnivel, túneles y vialidades que estén expresamente prohibidas mediante señalización;
- XI. Contar con apoyo vial de las autoridades estatales, municipales y metropolitanas en materia de movilidad;
- XII. Contar con bici escuelas o espacios para el aprendizaje de este modo de transporte.

**Artículo 36.** Las personas ciclistas y usuarias de vehículos para la movilidad activa, son personas conductoras de vehículos y tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Cumplir las disposiciones legales y reglamentarias, las señales de tránsito y las indicaciones de los oficiales y agentes responsables de vigilar el cumplimiento de las normas de movilidad;
- II. Atender los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial, los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y otorgar preferencia de paso a las personas peatonas;
- III. En el caso de los vehículos, circular únicamente en el sentido de la vía;
- IV. No exceder la capacidad de transporte de personas o carga de la bicicleta o vehículo, evitando transportar a niños y niñas menores de cuatro años a menos que sea en un asiento especial para ese fin y con los correspondientes accesorios de protección;
- V. Ubicar a las personas menores de doce años de edad en los asientos traseros en los que deberán ubicar sistemas de retención infantil, así como casco obligatorio;
- VI. Mantener el vehículo en buen estado para su circulación en las vías públicas, a modo de evitar fallas en el mismo, reduciendo los factores de riesgo;
- VII. Usar aditamentos, bandas reflejantes y luces para uso nocturno o cualquier medio que procure la visibilidad del ciclista;
- VIII. Rebasar exclusivamente por el carril izquierdo siempre y cuando el tránsito este detenido;
- IX. Mostrar la dirección de su giro, cambio de carril o advertir maniobra de freno mediante señales con el brazo o la mano;
- X. Abstenerse de manipular aparatos telefónicos o dispositivos electrónicos mientras se encuentre en circulación;
- XI. Evitar circular por espacios para uso exclusivo de otros modos de transporte en donde no se contemple la circulación de vehículos no motorizados, incluyendo banquetas;

- XII. En andadores peatonales o zonas exclusivas para el tránsito de personas peatonas, descender del vehículo no motorizado y circular desmontado de él a fin de dar preferencia de paso al peatón, a excepción de los vehículos que fungen como ayudas técnicas para el desplazamiento de las personas;
- XIII. Reducir la velocidad, circular con precaución y ceder el paso a personas peatonas en puntos de confluencia con zonas de espera para el ascenso y descenso de personas usuarias de transporte público colectivo de pasajeros;
- XIV. Al circular, prestar atención a las dinámicas y movimientos de los demás usuarios de la vía, evitando en la medida de lo posible las distracciones como factor de riesgo; y
- XV. Conducir con la prudencia necesaria para evitar su exposición y la de terceros a situaciones que pongan en riesgo su integridad física.

**Artículo 37.** Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos para la movilidad activa, de calidad, cómodos, accesibles y seguros; y
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

### Capítulo III

#### De las personas con movilidad limitada.

**Artículo 38.** Las personas de la movilidad limitada son aquellas que requieren de manera permanente, temporal o eventual, ser asistidos o asistir a otras personas en sus traslados, siendo:

- I. Niñas, niños y adolescentes;

- II. Personas que se encuentren en situación de dependencia para realizar actividades de la vida diaria, ya sea transitoria o permanente, por motivos de discapacidad o enfermedad;
- III. Personas adultas mayores, y
- IV. Las demás que establezca la Ley General, la presente Ley y los reglamentos en la materia.

**Artículo 39.** El Estado a través de la Secretaría, y sus municipios, garantizarán en todo momento el derecho a la movilidad de las personas que tengan alguna limitación, de forma digna y eficiente con base en el principio de corresponsabilidad e igualdad entre mujeres y hombres, la comunidad y los distintos modos de movilidad, así como de transporte público que se encuentren a su cargo.

**Artículo 40.** La Secretaría y los municipios deberán realizar el diagnóstico, la información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de movilidad como herramienta que impulse la recopilación de datos para el entendimiento de los patrones de viaje, localizaciones de los servicios asociados al cuidado y necesidades específicas con perspectiva de género, el mantenimiento de información sistemática y comparable sobre movilidad del cuidado, y la valoración del impacto en las medidas que se apliquen.

**Artículo 41.** Las autoridades competentes generarán acciones necesarias para el diseño, elaboración y análisis de datos estadísticos, con la finalidad de aportar información de utilidad para el diseño y ejecución de proyectos de transporte con mayor equidad e incorporando datos para el entendimiento de los patrones de viaje y necesidades específicas sobre movilidad del cuidado, y la valoración del impacto en las medidas de transporte que se apliquen.

**Artículo 42.** La Secretaría establecerá mecanismos que promuevan la coordinación entre las autoridades que incidan en la satisfacción de las necesidades de las personas de la movilidad limitada.



**Capítulo IV**  
**Del Transporte de las comunidades indígenas.**

**Artículo 43.** La Secretaría deberá cerciorarse de la existencia y buen funcionamiento del transporte público colectivo para las comunidades indígenas, tomando en cuenta las condiciones socioeconómicas, orográficas, de accesibilidad y disponibilidad, que puedan tener como destino una zona rural o urbana.

**TÍTULO TERCERO**  
**DE LAS AUTORIDADES.**

**Capítulo I**  
**De las Autoridades en materia de movilidad y seguridad Vial**

**Artículo 44.** Son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, las personas titulares de los siguientes:

- I. Poder Ejecutivo del Estado;
- II. Secretaría de Movilidad y Transporte;
- III. Dirección de Transporte de la Secretaría;
- IV. Dirección de Comunicaciones de la Secretaría;
- V. Departamento de Ingeniería del Transporte de la Secretaría;
- VI. Departamento de Movilidad Activa, Carreteras y Concesiones de la Secretaría;
- VII. Departamento de Coordinación Jurídica de la Secretaría;
- VIII. Secretaría de Seguridad Ciudadana;

**IX.** Presidencia municipal y sus Direcciones de Seguridad vial y Urbanismo;

**Artículo 45.** La Persona Titular del Poder Ejecutivo en materia de movilidad y seguridad vial, además de las establecidas en la Ley General, tendrá las atribuciones las siguientes:

- I. Formular, coordinar, conducir y administrar la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial;
- II. Considerar en el Plan Estatal de Desarrollo los objetivos, estrategias, metas, acciones y
- III. Programas en materia de movilidad y seguridad vial, con prioridad en la movilidad activa, el fomento del uso del servicio de transporte público, modos y medios de transporte sostenible y seguro, uso de vehículos no motorizados, vehículos, modos y medios no contaminantes;
- IV. Designar al representante del Estado para integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- V. Participar con las autoridades federales y de los municipios del Estado, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y de los convenios de coordinación metropolitanos, en los términos de la Ley General y demás disposiciones aplicables;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la federación, otras entidades federativas y los municipios del Estado, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Formular políticas y programas que incentiven el uso del servicio de transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, con perspectiva de seguridad, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico, en el Plan Estatal de Desarrollo y demás instrumentos programáticos;

- VIII. Aplicar los criterios en materia de movilidad y seguridad vial previstos en la ley general y esta ley para diseñar e implementar programas de movilidad y seguridad vial, con un enfoque de prevención;
- IX. Establecer las disposiciones necesarias para la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos que garanticen sistemas viales seguros en concordancia con las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables;
- X. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas usuarias, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- XI. Promover el fortalecimiento institucional en materia de planeación, regulación y administración de sistemas seguros de transporte público, urbano, suburbano y foráneo y en la planeación de la movilidad y seguridad vial;
- XII. Establecer las políticas y acciones en materia de movilidad urbana, interurbana y rural, de manera sustentable y segura, con base en lo establecido en la Ley General, en esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables; y
- XIII. Las demás que establezca esta Ley y las demás disposiciones aplicables.

**Artículo 46.** Las atribuciones enumeradas en el artículo anterior, podrán ser delegadas por la Persona Titular del Poder Ejecutivo en la persona Titular de la Secretaría.

**Artículo 47.** La Secretaría de Movilidad y Transporte en el ámbito de su competencia, tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y sus respectivos Reglamentos.
- II. Establecer las bases para el mejoramiento, ampliación y ejecución de los programas de Movilidad y Seguridad Vial, regulando nuevos servicios e incrementando los ya establecidos, previa emisión de los estudios técnicos y los demás que sean necesarios;

- III. Celebrar conjunta o separadamente, convenios de coordinación y colaboración, contratos y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, así como con instituciones del Sector Público, Privado y Social;
- IV. Formular y proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo, las políticas en materia de Movilidad y Seguridad Vial, así como implementarlas y vigilar su aplicación;
- V. Fomentar el uso del transporte no motorizado, y los desplazamientos a pie o en bicicleta, así como la accesibilidad para la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;
- VI. Implementar programas en materia de educación, cultura y seguridad vial, desarrollar estrategias, programas, y acciones en materia de protección al medio ambiente, proyectos para la movilidad y la seguridad vial,
- VII. Realizar las acciones necesarias que se requieran para el cumplimiento de la presente Ley, y en su caso imponer las sanciones que correspondan;
- VIII. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- IX. Incentivar en el ámbito de su competencia, la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;
- X. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, estatal, sectorial y regional las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XI. Fortalecer el transporte público de personas pasajeras, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares preferentes;

- XII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad o con movilidad limitada, dentro de los servicios de transporte público de personas pasajeras, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías;
- XIII. Realizar por conducto de la Unidad Administrativa correspondiente las auditorías, inspecciones y emitir el dictamen de seguridad vial, con apoyo de profesionales certificados en la materia, así como realizar gestiones ante las autoridades competentes tendientes a proteger la vida e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas;
- XIV. Gestionar el sistema de datos de siniestralidad vial, recabando datos e información referentes, relacionados y relevantes a la siniestralidad vial por parte de las dependencias correspondientes, mismas que estarán obligadas a compartir dicha información;

**Artículo 48.** Corresponde a la Secretaría de Seguridad Ciudadana las atribuciones siguientes:

La Secretaría de Seguridad Ciudadana tendrá las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial que establece la presente Ley, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Tlaxcala y la Ley de Seguridad Pública y Ciudadana del Estado de Tlaxcala y sus Municipios, así como las siguientes:

- I. Vigilar el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas, así como participar en el ámbito de su competencia en la elaboración, fijación y conducción de las políticas en materia de movilidad, seguridad vial, la movilidad urbana, interurbana y rural, así como planear, coordinar, evaluar y aprobar los programas en los términos de las disposiciones legales vigentes y en los acuerdos que emita y convenios que celebre el Ejecutivo;
- II. Sancionar las infracciones administrativas de esta Ley y sus reglamentos, a través de la policía de caminos y vialidad;

- III. Participar en el marco de su competencia en los programas implementados por la Secretaría en materia de educación, cultura y seguridad vial en el desarrollo de las estrategias, programas y acciones en materia de protección al medio ambiente, proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso de transporte público y los modos no motorizados;
- IV. Colaborar en el marco de su competencia con la Secretaría y las autoridades municipales en la generación de la reglamentación de los estudios de impacto al tránsito y los estudios en materia de movilidad y seguridad vial y medio ambiente;
- V. Apoyará a través de la policía de caminos y vialidad a la Secretaría a impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- VI. Apoyará a través de la policía de caminos y vialidad a la Secretaría a instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, estatal, sectorial y regional las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- VII. Actuar en forma coordinada con la Secretaría y actuará bajo la conducción y mando del Ministerio Público en los casos que señale la Ley, disposiciones reglamentarias y protocolos aplicables;
- VIII. Llevar a cabo el acto procesal del allanamiento cuando así proceda a las pretensiones del demandante ante la autoridad judicial competente;
- IX. Coadyuvar a través de la policía de caminos y vialidad con la Secretaría en la gestión del sistema de datos de siniestralidad vial, proporcionando datos e información referentes, relacionados y relevantes a la siniestralidad vial;
- X. Brindar apoyo técnico operativo, en el ámbito de su competencia, a los municipios que lo requieran, en materia de cierres viales o afectaciones a la vía;

- XI.** Ejecutará a través de la policía de caminos y vialidad los mecanismos y acciones instrumentados y articulados por la Secretaría, que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho; reforzando la cultura de prevención de la seguridad vial, con la participación del Estado y sus Municipios;
- XII.** Establecerá en su calidad de primer respondiente, los procedimientos en su actuación, fortaleciendo la coordinación y colaboración, con las autoridades coadyuvantes y con el responsable de la investigación, ante un hecho que la ley señale como delito, documentando la información relacionada con la puesta a disposición de personas y objetos, derivado de su intervención, a las autoridades competentes a través del informe policial homologado;
- XIII.** Llevará a cabo por conducto de la policía de caminos y vialidad en coordinación de otras dependencias y demás áreas que la conforman, acciones y programas de control para prevenir hechos de tránsito relacionados con la ingesta de alcohol;
- XIV.** La Secretaría de Seguridad Ciudadana a través de la Policía vial y Policía de Caminos, gozará de las atribuciones siguientes:
- a)** Orientar, participar y colaborar con la población en general, tendiente a la prevención tanto de siniestros de tránsito, como de infracciones a las disposiciones legales y normativas de movilidad, seguridad vial y transporte;
  - b)** Cuidar de la seguridad y respeto de las personas usuarias de la movilidad activa en las vías públicas, dando siempre preferencia a éstas sobre los vehículos;
  - c)** Proteger y auxiliar a las personas, particularmente cuando sufran siniestros de tránsito en las vías públicas, brindando orientación a las víctimas como primeros respondientes;
  - d)** Coadyuvar con otras autoridades en la conservación del orden público y la tranquilidad de la comunidad;

- e) Cuidar que se cumplan y apliquen las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como informar y orientar a quienes transiten en las vías públicas;
- f) Tomar conocimiento de las infracciones que cometan las personas conductoras de los vehículos, personas con autorizaciones, permisionarias y concesionarias, a esta Ley o sus reglamentos y, en su caso, levantar o hacer constar dichas infracciones, para los efectos de que se determine y aplique la sanción correspondiente;
- g) La inspección, vigilancia y control permanente de la circulación en las vías públicas de comunicación, así como la liberación de las vialidades y aplicación de las medidas de seguridad previstas en las disposiciones legales, llevando a cabo las acciones competentes ante la comisión de delitos;
- h) La policía vial deberá conducirse con las personas en forma comedida y respetuosa, ubicarse en el desempeño de sus funciones en lugar visible para las personas conductoras y en horario nocturno, conducir las unidades oficiales con los códigos luminosos encendidos;
- i) La policía vial que se desempeñe en áreas operativas, deberá estar capacitada en primeros auxilios, y todos los vehículos que utilicen deberán contar con un botiquín médico que contenga los materiales necesarios para su debida prestación. Los cursos de capacitación en materia de primeros auxilios, serán impartidos de manera constante y permanente, no debiendo exceder de dos años entre ellos;
- j) La policía vial deberá recibir una vez al año, como mínimo, un curso de capacitación en materias de atención a víctimas, perspectiva de género y derechos humanos, así como las que determine la Secretaría de Seguridad, y
- k) Las demás que se establezcan en esta Ley, sus reglamentos y en otros ordenamientos aplicables;



**Artículo 49.** Los Municipios, dentro de su ámbito territorial, tendrán las atribuciones previstas en el artículo 52 y demás aplicables de la Ley General y las previstas en esta Ley.

**Artículo 50.** El Estado podrá suscribir convenios colaborativos con los municipios en materia de movilidad y seguridad vial, debiendo observar, en su caso, las disposiciones de las leyes hacendarias, a fin de establecer los procedimientos para ejecutar las sanciones económicas y la participación que corresponda al Estado y las que correspondan a los municipios.

**Artículo 51.** Los municipios a través de los Ayuntamientos tendrán las atribuciones siguientes:

- I. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios de movilidad y seguridad vial en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley y su reglamento;
- II. Dictar medidas tendientes al mejoramiento de los servicios de movilidad y tránsito, vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de la vialidad en los centros de población, desarrollando estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público, multimodal y los modos no motorizados;
- IV. Realizar, gestionar, evaluar y autorizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos y el diseño, modificación y adecuación de las vías, a fin de lograr una mejor utilización, y de los modos de movilidad correspondientes, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana, protección del ambiente, seguridad, comodidad, accesibilidad y fluidez en la vialidad, buscando en todo momento la eliminación de los factores de riesgo vial;

- V. Realizar, solicitar y evaluar auditorías e inspecciones en seguridad vial de proyectos en territorio municipal que deriven en mejoras al sistema de movilidad de todas las personas usuarias. La realización de las auditorías en seguridad vial, corresponde únicamente a personal certificado mediante los procesos, estándares y lineamientos establecidos en los de la presente Ley;
- VI. Indicar las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico;
- VII. Elaborar, gestionar, apoyar y participar en los programas de fomento a la cultura y educación vial, asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad en conjunto con el Estado e instancias metropolitanas;
- VIII. Coordinarse con el Ejecutivo y con otros municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley;
- IX. Autorizar la localización y características de los elementos que integran la infraestructura y el equipamiento vial de los centros de población, realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes a través de los planes y programas de desarrollo urbano que les corresponda sancionar y aplicar;
- X. Determinar, previo acuerdo con las autoridades competentes, las rutas de acceso y paso de vehículos del servicio público de transporte de personas pasajeras, suburbanos y foráneos, y de carga, impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad o con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de personas pasajeras y su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada; así como los itinerarios para los vehículos de carga, y otorgar las autorizaciones correspondientes;

- XI.** Poner a consideración de la Secretaría, la localización de las obras de infraestructura carretera; de la infraestructura y equipamiento vial, de los derechos de vía, de las zonas de restricción, así como las normas que regulen su uso;
- XII.** Determinar, autorizar y exigir, en su jurisdicción territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamiento, ascenso y descenso exclusivo de personas con discapacidad o con movilidad limitada, en lugares preferentes y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de gobierno, cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general;
- XIII.** Solicitar, en su caso, a la Secretaría, asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de vialidad y tránsito;
- XIV.** Mantener las vías libres de obstáculos o elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;
- XV.** Garantizar banquetas libres de infraestructura aérea de servicios como, iluminación, telecomunicaciones, energía o cualquiera que invada la franja de circulación peatonal;
- XVI.** En el ámbito de su competencia, determinar, aplicar y ejecutar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a su Reglamento en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVII.** Remitir a los depósitos vehiculares, los vehículos que se encuentren abandonados, inservibles, destruidos e inutilizados en las vías públicas y estacionamientos públicos de su jurisdicción, en los términos de la presente Ley y los reglamentos aplicables en la materia;
- XVIII.** Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías, en términos de la presente Ley y los reglamentos aplicables en la materia;
- XIX.** Promover en el ámbito de su competencia las acciones, estrategias y proyectos para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad a las personas peatonas, personas usuarias de modos activos de movilidad y modos de

transporte masivo y colectivo de personas pasajeras, conforme a la jerarquía de la movilidad; así como, garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y vehículos para la movilidad activa, fomentar y priorizar el uso del transporte público y modos no motorizados;

- XX.** Aprobar los modos adicionales a las señaladas en esta Ley derivadas de los avances tecnológicos;
- XXI.** Instrumentar programas y campañas referentes a la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y la seguridad vial, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;
- XXII.** Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de los municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- XXIII.** Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la Ley General, la presente Ley y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional y Estatal;
- XXIV.** Implementar y vigilar los programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;
- XXV.** Solicitar, evaluar y coadyuvar en la elaboración de los planes de movilidad especializado que así lo requieran, y en los planes y programas del transporte escolar en los planteles y equipamientos con más de trescientas personas, así como en el transporte de personal, en los términos de la presente Ley y su reglamento;
- XXVI.** Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional y Estatal de Desarrollo, la Estrategia Nacional y Estatal, los programas del Estado, Normas Oficiales Mexicanas y los convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido en la Ley General y en la presente Ley;
- XXVII.** Prever en su reglamentación aplicable, que las acciones de urbanización para la creación de nuevas vialidades o la modificación de las vialidades existentes correspondientes a los desarrollos realizados por particulares, cuenten con el criterio de calle completa;

- XXVIII.** Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la movilidad y seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
- XXIX.** Establecer la categoría, sentidos de la circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
- XXX.** Coordinarse con las autoridades en la implementación de acciones de movilidad asequible, incluyente, segura y sustentable entre sus municipios y el territorio;
- XXXI.** Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;
- XXXII.** Regular el servicio del estacionamiento en la vía pública, así como expedir acreditaciones en materia de estacionamientos para personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas conforme a lo que establece esta Ley, su Reglamento y la legislación aplicable;
- XXXIII.** Regular la instalación y operación de los sistemas de micro movilidad y/o transporte individual en red, así como coadyuvar en su evaluación;
- XXXIV.** Evaluar, analizar, generar y aprobar estudios de impacto al tránsito, auditorías en seguridad vial, estudios de integración vial, incluir planes de movilidad emergente, cierres viales y estudios en materia de movilidad del sistema vial del territorio municipal, lo anterior en su caso, en coordinación con las autoridades competentes;
- XXXV.** Evaluar, analizar y generar los estudios y proyectos públicos de infraestructura para la movilidad, los cuales deberán transversalizar el enfoque de género a partir de la aplicación de metodologías con impacto diferencial para el análisis y evaluación;
- XXXVI.** Generar autorizaciones en materia de cierres viales siempre y cuando se determinen vialidades alternas con la señalética de tránsito correspondiente, y
- XXXVII.** Las demás que se establezcan en esta Ley, sus reglamentos y en otros ordenamientos aplicables.

**Artículo 52.** El Ayuntamiento ejercerá sus atribuciones técnicas y administrativas en materia de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 53.** La Policía vial municipal, de acuerdo a la presente Ley, así como las disposiciones reglamentarias municipales aplicables, en el ámbito de su competencia las tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Orientar, participar y colaborar con la población en general, tendiente a la prevención tanto de siniestros de tránsito, como de infracciones a las normas de tránsito;
- II. Cuidar de la seguridad y respeto de las personas peatonas y ciclistas en las vías públicas, dando siempre preferencia a éstas sobre los vehículos;
- III. Proteger y auxiliar a las personas, particularmente cuando sufran siniestros de tránsito en las vías públicas;
- IV. Coadyuvar con otras autoridades en la conservación del orden público y la tranquilidad de la comunidad;
- V. Cuidar que se cumplan y apliquen las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como informar y orientar a quienes transiten en las vías públicas;
- VI. La inspección, vigilancia y control permanente de la circulación en las vías públicas de comunicación, así como la liberación de las vialidades y aplicación de las medidas de seguridad previstas en las disposiciones legales, llevando a cabo las acciones competentes ante la comisión de delitos; y
- VII. La policía vial municipal deberá conducirse en forma respetuosa, ubicarse en el desempeño de sus funciones en lugar visible para las personas conductoras y en su caso, en horario nocturno, conducir, en su caso, las unidades con las luces de su vehículo encendidas conforme a los reglamentos establecidos; y
- VIII. Las demás que se establezcan en esta Ley, sus reglamentos y en otros ordenamientos aplicables.

**Artículo 54.** Las policías viales municipales tendrán capacitación en materia vial, cuando menos una vez al año. Deberán igualmente tomar cursos de primeros auxilios, Derechos humanos y atender las disposiciones aplicables del Código Nacional de Procedimientos Penales.

## Capítulo II

### Autoridades auxiliares en materia de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 55.** Para el cumplimiento de esta Ley se consideran Autoridades Auxiliares en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito de su competencia, la Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Salud, Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda y la Secretaría de Medio Ambiente según lo disponga la normatividad aplicable.

**Artículo 56.** Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, las atribuciones siguientes:

- I. Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en los artículos 59 y 60 del presente ordenamiento;
- II. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la realización de manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel estatal;
- III. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, la Estrategia Estatal;
- IV. Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial;
- V. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las Dependencias Estatales en el ámbito de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial;

- VI. Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel estatal;
- VII. Fungir como instancia revisora de las acciones estatales, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías de comunicación de conformidad con lo establecido en los ordenamientos legales correspondientes;
- VIII. Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos, puentes de jurisdicción estatal que se adentren en los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;
- IX. Implementar las campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito, que diseñe el Sistema; y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 57.** Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes, las atribuciones siguientes:

- I. Integrar el Sistema Estatal de conformidad con lo establecido en esta ley;
- II. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica pre hospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- III. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica pre hospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- IV. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Estatal, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;



- V. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- VI. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia, así como el uso obligatorio del cinturón;
- VII. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en la presente Ley, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio Estatal; y
- VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 58.** Corresponden a la Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda las siguientes atribuciones:

- I. Formar parte del Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en esta ley;
- II. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio Estatal, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;
- III. Brindar asesoría técnica a los municipios para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley y en función de la jerarquía de movilidad;
- IV. Coordinarse con las demás Dependencias Estatales y municipios, a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
- V. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;

- VI. Brindar asesorías y asistencia técnica a los gobiernos de los municipios, para la ejecución y planeación de programas, obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel Estatal;
- VIII. Colaborar, con las dependencias integrantes del Sistema Estatal, en el establecimiento de la normatividad en materia de seguridad vehicular e incorporación de dispositivos, atendiendo a las mejores prácticas Nacionales e Internacionales en la materia;
- IX. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en el desarrollo de políticas de movilidad, con base en los programas y acciones que emita la Secretaría de Medio Ambiente, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- X. Promover e impulsar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, el establecimiento de sistemas de transporte público, uso de vehículos no motorizados de transporte y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;
- XI. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la realización de estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial;
- XII. Aprobar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, convenios de colaboración, que el representante del Sistema Estatal lleve a cabo la suscripción de convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones estatales nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de realizar planes, proyectos, programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad activa, transporte y seguridad vial;

- XIII. Participar en los programas y campañas diseñados e implementados por el Sistema Estatal, para fomentar una nueva cultura de movilidad segura y activa a fin de promover la seguridad vial, para lo cual deberá coordinarse con los municipios, así como con otras dependencias estatales y entidades o el sector privado;
- XIV. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal y la Secretaría de Educación Pública, para la difusión de contenidos relacionados con la movilidad y la seguridad vial en las instituciones pertenecientes al sistema educativo estatal; y dentro de los planes de estudio de todos los niveles educativos; y
- XV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

### Capítulo III

#### Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

**Artículo 59.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad involucrados en la materia, a fin de cumplir, los objetivos y principios de esta Ley, el Plan Estatal de Desarrollo, la estrategia estatal y los instrumentos de planeación específicos, que para tal efecto se establezcan en las disposiciones legales aplicables.

**Artículo 60.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, dependencias estatales, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;
- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;

- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;
- IV. Proponer políticas públicas que fomenten las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo y la incidencia de lesiones a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros, incluyendo el manejo responsable y seguro de los vehículos y el comportamiento responsable de las personas usuarias del sistema de movilidad, así como cumplir los demás objetivos de esta ley;
- V. Dar seguimiento y evaluar el Programa Estatal de Movilidad;
- VI. Aprobar la creación de sistemas transitorios o permanentes de carácter honorario, para la realización de tareas específicas relacionadas con su objeto;
- VII. Fomentar la colaboración de las dependencias y entidades de la Administración Pública federal, estatal y municipal, así como de los sectores social y privado en el fomento de la movilidad y seguridad vial; y en la formulación y ejecución de programas que garanticen a las personas con discapacidad y con movilidad limitada, la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte;
- VIII. Proponer recomendaciones sobre los programas de movilidad y seguridad vial;
- IX. Proponer medidas fiscales destinadas a desincentivar el uso del vehículo particular;
- X. Incentivar la participación ciudadana en la elaboración y ejecución de los programas en la materia;
- XI. Analizar las propuestas de convenios o acuerdos que presenten sus integrantes, que tengan por objeto la obtención de los recursos necesarios para el mejoramiento del Sistema de Movilidad y resolver sobre su conveniencia;
- XII. Expedir su Reglamento;
- XIII. Atender las observaciones que emita el observatorio ciudadano;

- XIV. Promover programas que incentiven el uso de tecnologías sustentables por parte de los concesionarios o permisionarios y de las personas propietarias de vehículos;
- XV. Impulsar y dar seguimiento al establecimiento y la inversión en las medidas de accesibilidad, incluso mediante la adopción de nuevas tecnologías, y
- XVI. Remitir la información generada en materia de movilidad y seguridad vial a las instancias federales correspondientes, para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, mediante los convenios de coordinación respectivos, en términos del artículo 30 de la Ley General.

**Artículo 61.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, se integrará por las personas titulares o representantes legales de:

- I. Poder Ejecutivo Estatal o la persona que este designe, quien lo presidirá;
- II. Secretaría de Movilidad y Transporte;
- III. Secretaría de Seguridad Ciudadana;
- IV. Secretaría de Salud;
- V. Secretaría de Finanzas;
- VI. Secretaría de Infraestructura;
- VII. Secretaría de Medio Ambiente;
- VIII. Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda;
- IX. Cinco presidentes municipales designados por medio del mecanismo definido en los lineamientos que para este efecto se emitan, con ciclos de representatividad rotatoria;

- X. Dos representantes de organizaciones sociales con experiencia en el tema;
- XI. Dos representantes de un sector académico;
- XII. Un representante del sector empresarial del transporte; y
- XIII. La o el Diputado de la Comisión de la materia.

Para el cumplimiento y seguimiento de sus funciones, contará con una Secretaría Técnica a propuesta de la Secretaría y el personal de apoyo que, conforme a su reglamento interno requiera.

**Artículo 62.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial elaborará y presentará un informe, mismo que servirá como documento base en las propuestas que él o la representante de la Entidad, realice para la conformación de la política nacional de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 63.** El Reglamento Interno del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, contendrá lo relativo a la organización y el desarrollo de las sesiones, formalidades de las convocatorias y las facultades de quienes lo integran.

Las votaciones se tomarán por mayoría de sus integrantes, teniendo quien lo preside, voto de calidad en caso de empate.

Los integrantes del Sistema Estatal podrán designar a la persona que lo supla cuando no le sea posible su participación.

## **TÍTULO CUARTO. DE LA PLANEACIÓN Y DE LAS FUENTES DE FINANCIAMIENTO.**

### **Capítulo I De la Planeación.**

**Artículo 64.** Son principios de la Planeación de la Movilidad, los siguientes:

- I. Considerar en los instrumentos de planeación, la demanda de movilidad como medida progresiva;
- II. Atenuar los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente del transporte motorizado, a fin de reducir la contaminación del aire y acústica, y la emisión de gases de efecto invernadero y demás externalidades previstas en esta ley, en la Ley General de Cambio Climático y otras disposiciones aplicables en materia ambiental;
- III. Delinear la infraestructura vial bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la ley general y en esta ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público y contribuya al mejoramiento del medio ambiente y la salud humana; y
- IV. Realizar campañas de difusión para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos cercanos y seguros y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

**Artículo 65.** El Estado y los municipios deberán, en el ámbito de sus competencias, elaborar y vincular estudios técnicos de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Ley General y la presente Ley.

Deberá incluirse la perspectiva de género en el diseño de los instrumentos y proyectos relativos a la infraestructura vial, con la finalidad de incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por género, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades específicas por género.

**Artículo 66.** En materia de planeación, las autoridades deberán fomentar y garantizar la igualdad de género, considerando su interseccionalidad, a fin de evitar el acoso y otros tipos o modalidades de violencias de género contra las mujeres como personas actoras en la vía pública, el transporte y en general, en el sistema de movilidad. Además de lo anterior, deberán de:

- I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;
- II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, así como en las políticas públicas que establezca el gobierno estatal y los ayuntamientos, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género; y
- III. Implementarse bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras.

**Artículo 67.** El Programa de la Movilidad y la Seguridad Vial del Estado será aprobado por el Sistema y su implementación estará a cargo de la Secretaría.

**Artículo 68.** La planeación para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial estará contenida en los planes estatales y municipales de desarrollo.

**Artículo 69.** Son objetivos de la planeación de la movilidad, los siguientes:

- I. Impulsar una movilidad segura y sustentable;



- II. Establecer los criterios de transversalidad e integralidad que las dependencias y entidades de la Administración Pública estatal deberán instrumentar mediante acciones gubernamentales para la movilidad;
- III. Desarrollar programas de transporte público de vanguardia, de calidad, eficiente, sustentable y bajo en emisiones;
- IV. Desarrollar la planeación de un sistema integral de transporte público;
- V. Establecer medidas para el transporte seguro, eficiente y sustentable de bienes y personas pasajeras a partir de la determinación de principios e indicadores de cumplimiento;
- VI. Considerar un equilibrio sustentable entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades;
- VII. Establecer instrumentos de participación ciudadana;
- VIII. Establecer las bases de coordinación entre las autoridades en materia de movilidad y, en general, de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal;
- IX. Promover modalidades de desplazamiento que atiendan las necesidades de movilidad con estándares suficientes de accesibilidad, calidad, eficiencia, innovación tecnológica, seguridad y sustentabilidad; y
- X. Promover sistemas integrados de transporte en las zonas metropolitanas que permitan la articulación física, operacional, informativa, de imagen tarifaria, así como de pago de servicios en el marco de los programas de planeación en materia de movilidad;

**Artículo 70.** Los Ayuntamientos contarán con sus propios programas municipales de movilidad y seguridad vial, alineados a los objetivos y disposiciones de la ley general, esta ley, la estrategia nacional y el programa y, en su caso, los convenios de coordinación metropolitana.

- IV. Implementar el uso eficiente de los recursos y fuentes de energía renovables en el sistema de movilidad y todos los componentes que lo integren, tales como servicios conexos, terminales, talleres, infraestructura, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transporte;
- V. Implementar acciones para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías públicas;
- VI. Mejorar la eficiencia en la distribución de bienes y mercancías a través del transporte de carga;
- VII. Realizar estudios para el desarrollo de la movilidad activa y el transporte público, así como para la aplicación de los avances en innovación, tecnología e informática en la optimización de la movilidad;
- VIII. Implementar sistemas de transporte inteligentes y soluciones de movilidad eléctrica;
- IX. Llevar a cabo auditorías e inspecciones viales, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en esta Ley y su Reglamento;
- X. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de movilidad sustentable y segura; y
- XI. Acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte que permitan el cumplimiento de esta ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de movilidad.

**Artículo 73.** Se creará el Fondo Estatal de Movilidad para realizar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte encaminados a propiciar la movilidad sostenible en el Estado. La administración y operación del fondo estará a cargo de la Secretaría.

## Capítulo II De las Fuentes de Financiamiento.

**Artículo 71.** Las fuentes de financiamiento para la movilidad, seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte, serán:

- I. Los fondos, que podrán integrarse con recursos internacionales, federales, estatales y municipales, que financien acciones relacionadas con la movilidad, seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte; y
- II. Los programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte, a inscribirse en la cartera de proyectos de la Secretaría de Finanzas;
- III. El porcentaje que determine la Secretaría de Finanzas derivado del cobro de multas por las infracciones destinados al fondo de movilidad y transporte; y
- IV. El porcentaje que determine la Secretaría de Finanzas derivado del cobro de derechos por los servicios que preste la Secretaría.

**Artículo 72.** Las fuentes de financiamiento para la movilidad, seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte, serán destinadas preferentemente a:

- I. Mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad;
- II. Fomentar la movilidad activa, así como el uso de vehículos no motorizados e implementar mejoras a su infraestructura;
- III. Mejorar la infraestructura peatonal, así como la destinada al uso de vehículos no motorizados y crear intersecciones seguras;

**TÍTULO SEXTO**  
**DE LOS INSTRUMENTOS DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD**  
**VIAL.**

**Capítulo I.**  
**De la Infraestructura para la Movilidad y la Seguridad Vial.**

**Artículo 78.** Compete a la Secretaría y a los municipios en el ámbito de sus respectivas atribuciones, garantizar, regular y administrar los espacios públicos de diseño universal, priorizando el derecho a la movilidad segura mediante la libre circulación de las personas que transiten por las vías públicas de comunicación local conforme las disposiciones legales aplicables.

**Artículo 79.** La Secretaría y los municipios en el ámbito de sus competencias fijarán las normas técnicas necesarias para la protección, recuperación y consolidación de los espacios públicos que reúnan un diseño universal con un enfoque de sistema seguro, a partir de:

- I. Seleccionar los espacios, sitios o vialidades a intervenir con base en el número de siniestros de tránsito, atractores y generadores de viaje, personas usuarias de la movilidad activa, pasajeras de transporte público y personas usuarias de la movilidad motorizada y su convivencia de manera segura y con la información estatal disponible;
- II. Clasificar las vías en relación con su función en la red vial de un centro de población, conurbación o zona metropolitana en congruencia con lo establecido en la ley General y en su caso, emitir manuales y normas técnicas y la referencia explícita a instrumentos regulatorios federales.
- III. Implementar la metodología de inventario vial que permita ubicar con precisión los puntos y espacios públicos con mayor número de personas peatonas, de movilidad no motorizada y de movilidad motorizada, así como siniestros de tránsito, con la información estatal disponible;

**Artículo 74.** El Fondo Estatal de Movilidad se integrará de los recursos siguientes:

- I. Recursos asignados por la federación, el Estado y los municipios, así como por organismos internacionales;
- II. Bienes muebles e inmuebles que se destinen para su funcionamiento, siempre que no sean propios de la Secretaría; y
- III. De utilidades, intereses, dividendos y rendimientos de sus bienes y derechos.

**Artículo 75.** El Fondo operará de conformidad con las reglas de operación que para tal efecto emita la Secretaría.

**Artículo 76.** Los municipios podrán implementar mecanismos de financiamiento para la movilidad de acuerdo a su normatividad.

## **TÍTULO QUINTO. DEL REGISTRO ESTATAL DE LA MOVILIDAD.**

### **Capítulo Único Del Registro.**

**Artículo 77.** El Registro, es el acto por el cual se inscribe en la base de datos a cargo de la Secretaría, en términos del artículo 29 de la Ley General, en la que se administra, reúne y procesa la información relativa a los registros e inscripciones de licencias de conducir, concesiones, permisos, autorizaciones, empresas de redes de transporte, registro de vehículos de servicio público del Estado y las modificaciones que sufran y los derechos legalmente constituidos sobre las mismas, así como de la movilidad motorizada de uso particular.

- IV. Fortalecer las intervenciones de diseño universal desde una lógica de legibilidad en cuanto a las reglas de paso y preferencia entre personas usuarias de la movilidad; tiempos de espera en correlación con las fases semafóricas; continuidad de superficie que tome en cuenta el tránsito de sillas de ruedas, bastones, andaderas; trayectorias directas; visibilidad e iluminación en el espacio de intersección;
- V. Establecer los mecanismos en casos en los que un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona o corte un asentamiento humano urbano a fin de que adapte su vocación, velocidad y diseño;
- VI. Realizar las acciones a fin de que en el diseño de vías urbanas primarias y secundarias se contemple infraestructura exclusiva peatonal y ciclista de calidad, confortable, accesible y segura.
- VII. Considerar las medidas correctivas idóneas para cada espacio público, por su escala de servicio, que establezcan las normas oficiales en materia de espacios públicos en los asentamientos humanos; y
- VIII. Utilizar las auditorías de seguridad vial para determinar las modificaciones y los elementos que en términos de su diseño resulten necesarios para salvaguardar la vida de las personas usuarias de la vía, preferentemente previo a la ejecución del proyecto conceptual.

**Artículo 80.** En el uso de las vías públicas se privilegiará el libre desplazamiento y la protección de las personas usuarias en el orden de responsabilidad y preferencia conforme la jerarquía de la movilidad, así como del resto de las personas que utilicen las vías públicas a través de:

- I. La determinación de los derechos, obligaciones y responsabilidades de las personas peatonas, ciclistas, conductoras, operadoras, concesionarias, permisionarias y autorizadas del servicio público de transporte en sus diferentes modos, así como de las personas conductoras de vehículos motorizados en general;

- II. El mejoramiento y adecuación de las vías públicas y de la infraestructura para todos los modos de transporte en condiciones de seguridad, accesibilidad y eficacia;
- III. La protección, ampliación y promoción de vías y rutas para el desarrollo de vehículos no motorizados y de los vehículos destinados a las actividades turísticas, deportivas y de esparcimiento; y
- IV. Las demás acciones aplicables, considerando los criterios y la normatividad ecológica.

**Artículo 81.** Los componentes de la infraestructura urbana, rural y carretera, serán los siguientes:

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular, bahías y estacionamientos;
- II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización;

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura deberá priorizar a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad conforme a la jerarquía de la Ley General y de esta ley, así como a las poblaciones con menor desarrollo tecnológico o de escasos recursos atendiendo al grado de urbanización, siendo:

- a) Rurales;
- b) Semirurales;
- c) Urbanas, y
- d) Predominantemente urbanas.

**Artículo 82.** Para el adecuado diseño de la red vial, urbana y carretera las autoridades deberán considerar la función de la vía como espacio para la movilidad y como espacio de habitabilidad, en términos del artículo 34 de la Ley General y de lo establecido en la presente Ley.

**Artículo 83.** La Secretaría y los municipios en el ámbito de sus competencias a fin de garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, atenderán los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera:

- I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;



- II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;
- III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía, en los términos de la legislación aplicable en la materia;
- IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;
- V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;
- VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;

- VIII.** Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

- IX.** Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;
- X.** Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
- XI.** Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;
- XII.** Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;
- XIII.** Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y

- XIV.** Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

**Artículo 84.** La Secretaría y los municipios en la construcción de infraestructura vial deberán apegarse a los estándares dispuestos en el artículo 37 de la Ley General y de esta Ley.

**Artículo 85.** La Secretaría contará con un área técnica de auditorías e inspecciones de la infraestructura y la seguridad vial, como parte de los instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos de la Ley General y la presente Ley.

Las auditorías e inspecciones de la infraestructura y la seguridad vial se realizarán con estricto apego a los lineamientos emitidos por el Sistema Nacional.

**Artículo 86.** De manera progresiva, la Secretaría y los municipios establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial acordes al tipo de vía y a los usos específicos en lugares determinados. Darán especial atención a vialidades en las que existan escuelas, hospitales y centros de abasto.

**Artículo 87.** El Reglamento de la presente Ley dispondrá los términos y requisitos para la obtención o renovación de las licencias y de los permisos de conducir, debiendo contemplar cuando menos la acreditación por parte de los conductores de un examen teórico o práctico de conocimientos, que podrá realizarse a través de medios tecnológicos simuladores de manejo, cursos y exámenes en línea, expedir las certificaciones correspondientes a conductores, así como las sanciones para las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, atendiendo las disposiciones contenidas en los artículos 51 y 52 de la Ley General y en esta Ley.

**Artículo 88.** El procedimiento para la verificación de la seguridad de los vehículos nuevos y los vehículos en circulación, deberá contener de manera enunciativa mas no limitativa, los protocolos y procedimientos para la verificación de las condiciones físicas y mecánicas de los vehículos y estará determinado en el Reglamento.

Para el caso de vehículos policiales deberá contar con certificación por parte de la Coordinación Estatal de Protección Civil en Tlaxcala y las autoridades competentes.

## Capítulo II.

### De los Instrumentos para la Movilidad y la Seguridad Vial.

**Artículo 89.** Las medidas implementadas para la reducción de emisiones y demás externalidades negativas generadas por los transportes, serán las consideradas en la Ley de Cambio Climático para el Estado de Tlaxcala.

**Artículo 90.** La Secretaría y los municipios, en el ámbito de sus competencias, en los proyectos de creación o mejoramiento de la infraestructura vial, tomarán en consideración las capacidades técnicas y financieras para la generación de espacios públicos conforme a lo previsto en el artículo 39 de la Ley General y de lo establecido al respecto en esta Ley.

**Artículo 91.** En los proyectos relativos a vialidades en el espacio urbano, la Secretaría y los municipios en coordinación con la autoridad encargada de la planificación urbana, fomentarán las ciudades compactas y con usos mixtos del suelo, la proximidad de las personas a sus actividades, servicios, lugares de trabajo y de ocio.

**Artículo 92.** El Reglamento de la presente Ley deberá prever cuando las condiciones en las vialidades lo permitan, el establecimiento de infraestructura y rutas específicas para peatones y bicicletas como son los andadores y las ciclovías.

### **Capítulo III. De los Instrumentos.**

**Artículo 93.** El Sistema Estatal emitirá un atlas estatal de siniestros de tránsito, que será referencia para implementar acciones de mejoramiento de la vía pública y sus entornos, a fin de reducir los riesgos de afectación a las personas usuarias de la vía ante un siniestro de tránsito.

**Artículo 94.** La Secretaría, emitirá y expedirá reglas y condiciones de calidad del servicio, que serán aplicables a la movilidad y seguridad vial en el Estado, mediante las instancias de coordinación que se establezcan; asimismo autorizará las normas reglamentarias que serán aplicables a la movilidad y seguridad vial.

**Artículo 95.** Los municipios adecuarán o expedirán sus reglamentos, desarrollando y promoviendo un esquema de movilidad metropolitana, acorde al Sistema de Movilidad de conformidad con lo dispuesto en la Ley general, en esta Ley y su reglamento.

## **TÍTULO SÉPTIMO DEL OBSERVATORIO CIUDADANO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD**

### **Capítulo Único Disposiciones Generales.**

**Artículo 97.** El Observatorio es un órgano de participación ciudadana para emitir opiniones y propuestas acerca de los proyectos y planes en materia de movilidad y seguridad vial, específicamente en los ámbitos de planeación de proyectos e infraestructura, acciones de gestión de la seguridad vial y sobre estudios e investigaciones en la materia.

Sus integrantes colaborarán a título honorífico.

**Artículo 98.** La integración del Observatorio se hará atendiendo la participación de la sociedad civil, pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas, evaluación de políticas públicas, programas y acciones, capacitación a la comunidad, difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el territorio del Estado y en general, respecto de la aplicación de esta ley.

Se deberán considerar en la integración del Observatorio, además de aquellos referidos en el párrafo anterior, aquellas instituciones de planeación y de participación establecidas en la legislación estatal en materia de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como los organismos creados que se consideren necesarios.

**Artículo 99.** Con el objeto de garantizar la participación efectiva de la sociedad, los integrantes del observatorio estatal y del municipal, podrán solicitar a las autoridades correspondientes la información necesaria para la realización eficaz y propositiva en los procesos de deliberación, de conformidad con el artículo 81 de la Ley General.

**Artículo 100.** Serán atribuciones del Observatorio Estatal y los municipios en su respectiva competencia, entre otras que determine el Reglamento, las siguientes:

- I. Promover la participación ciudadana en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo en lo conducente la Ley de Consulta Ciudadana para el Estado de Tlaxcala;
- II. Promover la impartición de contenidos en materia de educación y formación sobre movilidad y seguridad vial ante la autoridad educativa del Estado;
- III. Establecer indicadores para la evaluación y seguimiento sobre el impacto de políticas públicas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial, y presentarlas ante el Sistema Estatal de Movilidad Y Seguridad vial; y
- IV. Llevar a cabo estudios en el área de la movilidad y seguridad vial, en colaboración con las academias y profesionales de la materia.

**Artículo 101.** La organización y funcionamiento de los Observatorios, estará previsto en el Reglamento de esta Ley, y en los correspondientes de los municipios.

## **TÍTULO OCTAVO DE LA ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD**

### **Capítulo Único Disposiciones Generales**

**Artículo 102.** La Secretaría deberá promover el establecimiento de espacios determinados para garantizar el acceso a personas con discapacidad o movilidad limitada, personas de la tercera edad, y de mujeres y niñas fomentando además acciones para eliminar la violencia basada en género, así como el acoso sexual.

**Artículo 103.** Los medios de transporte público reconocidos en la Ley de la materia, deberán ajustarse a la jerarquía de la movilidad establecida en la Ley General y en la presente Ley.

**Artículo 104.** Los transportes no motorizados de tracción humana que tengan como finalidad transportar mercancías como triciclos o cuadríciclos adaptados, deberán, en su caso, contar con la autorización correspondiente.

**Artículo 105.** La infraestructura vial y los sistemas de transportes deberán diseñarse de acuerdo a las Normas Oficiales, para tolerar el error humano, reduciendo los factores de riesgo, minimizando posibles daños a las personas usuarias y peatonas.

Entra algunas medidas de seguridad deberán incorporar para transportes que rueden sobre carreteras, sensores de velocidad máxima a fin de que alerten cuando la circulación alcance una rapidez extrema superior a la permitida.

**Artículo 106.** El diseño de las vialidades y de los transportes debe modificarse o adaptarse a fin de incorporar acciones que garanticen la seguridad integral y la accesibilidad de grupos en situación de vulnerabilidad, de acuerdo a las rutas y necesidades de las y los usuarios.

**Artículo 107.** La autoridad competente, de acuerdo a sus atribuciones, deberá aplicar las medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la comunidad, derivados de las actividades de transporte, en específico, la contaminación del aire y la emisión de gases de efecto invernadero.

**Artículo 108.** El sistema de movilidad deberá brindar múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, a fin de satisfacer las necesidades de desplazamiento con calidad, accesibilidad y disponibilidad.



De forma progresiva deberán implementarse transportes específicos para el traslado de personas con discapacidad o movilidad limitada, así como de mujeres.

**Artículo 109.** El espacio público los sistemas de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad, así como crear mecanismos que garanticen la accesibilidad universal.

**Artículo 110.** Los requisitos para la expedición de licencias de los operadores del transporte público en cualquiera de sus modalidades, serán los establecidos en la Ley de la materia y su Reglamento, los cuales deberán tomar en cuenta las disposiciones relativas a dichos temas en la presente ley y sujetas a lo siguiente:

- I. Las licencias de particulares no podrán tener una vigencia mayor a cinco años; y
- II. Las licencias para la conducción de vehículos de emergencia y transporte escolar, no podrán tener una vigencia mayor de dos años.

## **TÍTULO NOVENO. CONVENIOS DE COORDINACIÓN METROPOLITANOS**

### **Capítulo Único. Disposiciones Generales.**

**Artículo 111.** En el caso de los existentes en el Estado, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tlaxcala, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 112.** En el caso de que el Estado sea parte de una zona metropolitana interestatal delimitada formalmente, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la Ley General, con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

**Artículo 113.** Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados entre entidades o entre los tres niveles de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**TÍTULO DÉCIMO.  
DE LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA, SANCIONES Y MEDIOS DE  
DEFENSA.**

**Capítulo I.  
De la Inspección y Vigilancia.**

**Artículo 114.** La Secretaría y la Secretaría de Seguridad Ciudadana conforme a su respectiva competencia tendrán a su cargo la inspección y vigilancia en materia de movilidad y seguridad vial, a fin de garantizar el cumplimiento de esta Ley, su reglamento y demás disposiciones legales aplicables. El procedimiento para la inspección y vigilancia son los determinados en esta Ley y su Reglamento.

En el caso de los municipios, la autoridad responsable será la de tránsito de acuerdo a sus reglamentos.

## Capítulo II. De las sanciones

**Artículo 115.** Se actualiza una infracción cuando, con una conducta, se transgrede alguna disposición establecida en esta Ley o en su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa.

**Artículo 116.** La Secretaría impondrá las sanciones determinadas en el Reglamento de la presente Ley, pudiendo consistir en medidas de seguridad, de carácter pecuniario, de trabajos en favor de la comunidad, o de arresto por horas determinadas.

**Artículo 117.** Los conductores de vehículos que, con base a lo establecido en esta Ley y otros ordenamientos legales, sean acreedores a una sanción pecuniaria, tendrá un plazo de quince días naturales contados a partir de la fecha de emisión de la boleta de infracción, para realizar el pago con un descuento del 50% del monto de la infracción, conforme a lo dispuesto por el Reglamento de esta Ley.

Una vez vencido el plazo referido, el infractor tendrá un segundo plazo de 30 días naturales para que realice el pago del 100% del monto de la infracción.

Si el pago de la multa impuesta no se cubre dentro de los plazos establecidos en la normativa aplicable, se constituirá como crédito fiscal.

**Artículo 118.** Las sanciones pecuniarias se harán efectivas por la Secretaría de Finanzas.

**Artículo 119.** En caso de arresto, se realizará en las instalaciones dispuestas por la Secretaría de Seguridad Ciudadana y, en su caso, las municipales que prevean en sus respectivos reglamentos la imposición de esta sanción.

El lugar deberá tener las condiciones de cuidado, salubridad y seguridad necesarias, respetando en todo momento los derechos humanos del infractor sancionado.

### **Capítulo III. De los medios de defensa.**

**Artículo 120.** Procede el Recurso de Revisión en contra de los actos o resoluciones de las autoridades competentes en aplicación de esta Ley y su Reglamento, atendiendo lo dispuesto en la Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Tlaxcala y sus Municipios.

**Artículo 121.** En el caso de las sanciones pecuniarias, procede el Recurso de Inconformidad atendiendo lo conducente establecido en la Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Tlaxcala y sus Municipios.

## **TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** El Reglamento de la presente Ley deberá expedirse dentro de los noventa días hábiles a partir de su entrada en vigor.

**ARTÍCULO TERCERO.** Los Municipios contarán con hasta ciento ochenta días para armonizar su normatividad a la presente Ley.

**ARTÍCULO CUARTO.** El Congreso del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala deberá armonizar la legislación en materia de comunicaciones y transportes, en un término de seis meses contados a partir del día siguiente a la entrada en vigor de esta Ley.

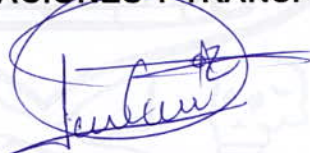
**ARTÍCULO QUINTO.** La Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Tlaxcala contará hasta con noventa días hábiles para actualizar su Reglamento interior.

**ARTÍCULO SEXTO.** Se derogan las disposiciones que se opongan al contenido de la presente Ley.

**AL EJECUTIVO PARA QUE LA SANCIONE  
Y MANDE PUBLICAR**

Dado en la Sala de Comisiones del Palacio Juárez, Recinto Oficial del Poder Legislativo, en la Ciudad de Tlaxcala de Xicohtécatl, a los veintiocho días del mes de febrero del dos mil veinticuatro.

**POR LA COMISIÓN DE MOVILIDAD,  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTE**




**DIP. JORGE CABALLERO ROMÁN  
PRESIDENTE**



**TLAXCALA**

CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TLAXCALA  
LXIV LEGISLATURA



**DIP. FABRICIO MENA RODRÍGUEZ**  
VOCAL



**DIP. LENIN CALVA PÉREZ**  
VOCAL



**DIP. FÁTIMA GUADALUPE PÉREZ VARGAS**  
VOCAL

**POR LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES,  
GOBERNACIÓN Y JUSTICIA Y ASUNTOS POLÍTICOS**




**DIP. REYNA FLOR BÁEZ LOZANO**  
PRESIDENTA



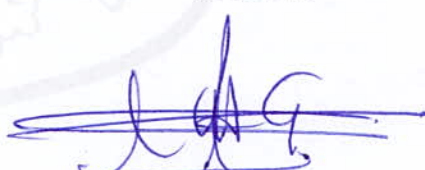
**DIP. EVER ALEJANDRO CAMPECH  
AVELAR**  
VOCAL



**DIP. JORGE CABALLERO  
ROMÁN**  
VOCAL



**DIP. GABRIELA ESPERANZA BRITO  
JIMÉNEZ**  
VOCAL

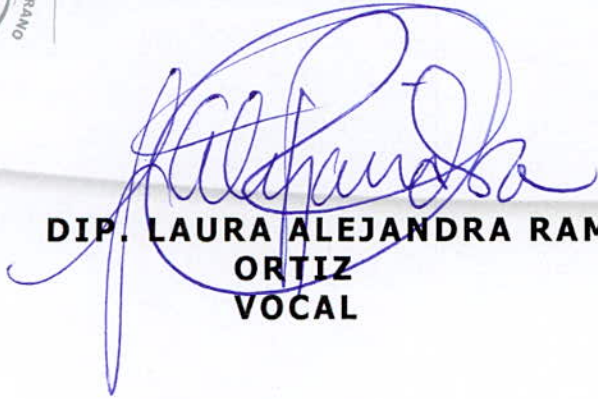


**DIP. MARIBEL LEÓN  
CRUZ**  
VOCAL



**TLAXCALA**

CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TLAXCALA  
LXIV LEGISLATURA



**DIP. LAURA ALEJANDRA RAMÍREZ  
ORTIZ  
VOCAL**



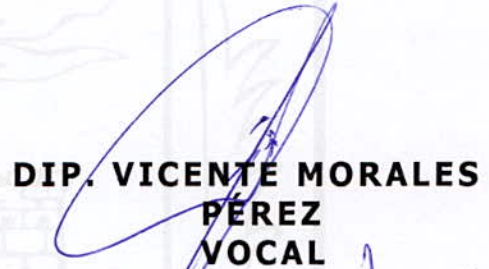
**DIP. MONICA SÁNCHEZ  
ANGULO  
VOCAL**

**DIP. JOSÉ GILBERTO TEMOLTZIN  
MARTÍNEZ  
VOCAL**

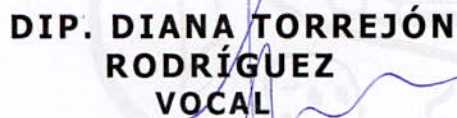


**DIP. LENIN CALVA  
PÉREZ  
VOCAL**

**DIP. JUAN MANUEL CAMBRÓN  
SORIA  
VOCAL**



**DIP. VICENTE MORALES  
PÉREZ  
VOCAL**



**DIP. DIANA TORREJÓN  
RODRÍGUEZ  
VOCAL**



**DIP. RUBÉN TERÁN  
ÁGUILA  
VOCAL**

Última hoja del dictamen con proyecto de Ley, derivado del expediente parlamentario número LXIV 022/2024.