

**COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES,
GOBERNACIÓN Y JUSTICIA Y ASUNTOS
POLÍTICOS.****ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

A la Comisión que suscribe le fue turnado el expediente parlamentario número **LXV 080/2025**, que contiene **la iniciativa con Proyecto de Acuerdo por el que se exhorta a los sesenta ayuntamientos del Estado a que publiquen y/o adecúen sus Reglamentos en materia de Movilidad, para que, en cumplimiento del Artículo Tercero Transitorio de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, procedan sin demora a armonizar su normatividad Reglamentaria en términos de lo dispuesto por dicha Ley**, presentada por la **Diputada Miriam Esmeralda Martínez Sánchez**; para su estudio, análisis y dictamen correspondiente.

En cumplimiento a la determinación de la Presidencia de la Mesa Directiva, en lo relativo al desahogo del turno correspondiente, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 9 fracción III, 78, 81 y 82 fracción XX de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala; 36, 37 fracción XX, 38 fracciones I, VII y VIII, 57, 124 y 125 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala, se procede a dictaminar con base en los siguientes:

R E S U L T A N D O S

I. Con fecha veintidós de mayo del año en curso, en sesión ordinaria del Pleno de esta Soberanía, la Presidencia de la Mesa Directiva instruyó al Secretario Parlamentario para que turnara a la Comisión que suscribe, la iniciativa con Proyecto de Acuerdo **por el que se exhorta a los sesenta ayuntamientos del Estado a que publiquen y/o adecúen sus Reglamentos en materia de Movilidad, para que, en cumplimiento del Artículo Tercero Transitorio de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, procedan sin demora a armonizar su normatividad Reglamentaria en términos de lo dispuesto por dicha Ley**; que presentó la **Diputada Miriam Esmeralda Martínez Sánchez**, formándose el expediente parlamentario LXV 080/2025.

II. En la Iniciativa de mérito, la Diputada iniciadora, esencialmente justifica la viabilidad del exhorto planteado mediante los razonamientos siguientes:

«1. El derecho a la movilidad ha sido reconocido progresivamente como un derecho humano autónomo que permite a las personas desplazarse libremente en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, con el objetivo de satisfacer sus necesidades y desarrollar plenamente sus capacidades en sociedad. Su ejercicio efectivo es condición indispensable para el acceso a otros derechos fundamentales, como el derecho al trabajo, la educación, la salud, la participación pública y el esparcimiento.

En el ámbito internacional, este derecho se vincula con diversos instrumentos del sistema universal y regional de derechos humanos. Entre ellos destacan:

- El artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que reconoce el derecho de toda persona a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado;*
- El artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, que garantiza el derecho a la libertad de circulación; y*
- El artículo 22 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, que establece que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por él libremente.*

En el orden jurídico mexicano, el derecho a la movilidad fue elevado a rango constitucional mediante decreto publicado el 18 de diciembre de 2020 en el Diario Oficial de la Federación, que reformó el artículo 4, para establecer que: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. "

En ese sentido, en el artículo 4 constitucional se reconoció el derecho a la movilidad como una libertad de tránsito ampliada, pero, además, lo configuró también como un derecho social exigible, que impone deberes positivos al Estado y establece estándares materiales para el diseño de sistemas integrales de transporte y movilidad urbana, por lo que, esta disposición debe leerse a la luz de los compromisos internacionales en derechos humanos, conforme a los principios

constitucionales de dignidad humana y ciudad incluyente; así como, en atención a las exigencias contemporáneas de sustentabilidad y equidad territorial.

2. El 17 de febrero de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el objetivo general de establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

El Artículo 5 de dicha legislación general establece un "Enfoque Sistémico y de Sistemas Seguros" con el objetivo principal de proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros. En dicho precepto legal se detallan criterios clave para lograr dicho sistema de movilidad seguro, como, el de reconocer que las muertes y lesiones ocurridos en hechos de tránsito son prevenibles, que el diseño del sistema de movilidad debe tolerar el error humano y, mantener velocidades seguras; además, del reconocimiento de la responsabilidad compartida en la seguridad vial.

Otro aspecto importante en esta nueva legislación general es que, en su artículo 9, de manera explícita se reconoce a la movilidad como el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible. Este artículo es toral, ya que no se limita a reconocer el simple desplazamiento, sino que abarca la existencia de un sistema que lo haga posible de manera adecuada.

Finalmente, estimó necesario señalar que, el artículo segundo transitorio de la Ley General analizada estableció que, a su entrada en vigor, los congresos de las entidades federativas contarían con un plazo de 90 días naturales para realizar las adecuaciones a sus respectivas legislaciones locales.

3. En atención a lo anterior, mediante Decreto número 336, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, No. 3 Extraordinario, del 04 de abril del 2024, se aprobó por este Congreso del Estado, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala.

[...]

4. Para efectos del presente exhorto, resulta indispensable señalar que, en el Artículo Tercero Transitorio de la citada ley local se estableció de manera expresa un mandato dirigido a los ayuntamientos de la entidad. En dicho precepto se impuso la obligación jurídica de armonizar su normatividad municipal con los contenidos y principios rectores de la referida Ley Estatal.

En el texto transitorio se dispuso que los municipios cuentan con un plazo máximo de ciento ochenta días naturales, contados a partir del día siguiente al de su entrada en vigor -5 de abril de 2024-, para realizar las adecuaciones correspondientes a los ordenamientos municipales. Dicho plazo venció formalmente en octubre de 2024, sin que los ayuntamientos hubieran cumplido con esta disposición legal.

Lo anterior se afirma porque, de una revisión exhaustiva a la página web del Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala se pudo constatar que, a esta fecha, ningún Municipio ha dado cabal cumplimiento a la obligación legal de armonizar su respectiva normatividad municipal a la Ley local de Movilidad.

Es verdad que, a partir de que empezó a correr el plazo que fue otorgado a los municipios para llevar a cabo la armonización en mención, se pudo identificar que cinco ayuntamientos publicaron formalmente disposiciones reglamentarias, éstas se enfocan al tránsito vehicular y transporte público o privado.

Del análisis de los referidos reglamentos, se advierte con claridad que, en ninguno de ellos hace referencia expresa a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, ni incorpora de manera explícita los principios rectores establecidos en su artículo 7: seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; lo cual, implica una falta de armonización formal y material.

En efecto, la falta de armonización se ve reflejada en la circunstancia de que, los cinco referidos reglamentos regulan desde la perspectiva del tránsito vehicular y transporte público o privado, tanto es así que el Reglamento del Municipio de Teolochoolco se fundamenta explícitamente en la Ley de Comunicaciones y Transportes y no en la nueva Ley de Movilidad.

Los mencionados reglamentos requieren nutrir medidas específicas en materia de movilidad, ya que, los artículos 9, 10 y 11 de la Ley de Movilidad Estatal, facultan a los municipios a emitir normas técnicas, medidas administrativas, operativos, y otras disposiciones específicas sobre movilidad segura.

Asimismo, en ninguno de los cinco reglamentos se prevén mecanismos formales para integrar a colectivos, asociaciones de usuarios, ni consejos consultivos, es decir, carecen de mecanismos de participación ciudadana, a pesar de que la Ley de Movilidad Estatal, en su artículo 7, fracción XIII, lo impone como principio rector.

También, la Ley Estatal de Movilidad exige un enfoque de sistemas seguros y corresponsabilidad, con medidas como gestión de velocidades, infraestructura segura y control de factores de riesgo y, al respecto, ninguno de los reglamentos municipales incorpora tal consideración de forma integral, limitándose a sanciones convencionales o controles aislados.

En tal sentido, aunque los referidos municipios han publicado los reglamentos señalados, estos no satisfacen el estándar de armonización exigido por la legislación estatal y general, tan es así que su denominación se enfoca al tránsito y no al derecho a la movilidad.

Lo anterior, permite afirmar que los sesenta Ayuntamientos del Estado, no han cumplido con el mandato previsto en el Artículo Tercero Transitorio de la Ley de Movilidad Estatal y, por tanto, se justifica plenamente el exhorto legislativo para plantear una revisión, ampliación y adecuación sustancial en la normativa reglamentaria que deben emitir todos los municipios de nuestro Estado.

...

De ahí que resulte plenamente justificado y urgente emitir un exhorto, mediante el cual se inste a todos los ayuntamientos del Estado a que, de manera inmediata, cumplan con la obligación Legal y Constitucional de armonizar su reglamentación, pues solo mediante la acción normativa coordinada entre los niveles Estatal y Municipal se podrán garantizar los fines superiores de la Ley: la protección de la vida, la integridad física y la movilidad segura de todas las personas en Tlaxcala.

5. Por otro lado, en lo esencial, la intención de la presente iniciativa también es la de referirse, de modo particular, al uso de la motocicleta como expresión del derecho a la movilidad: accesibilidad, inclusión y necesidad de regulación desde un enfoque de derechos humanos.

...

Respecto de este derecho fundamental, la Segunda Sala de la suprema Corte de Justicia de la Nación reconoce dos dimensiones complementarias: individual y colectiva. La dimensión individual protege la libertad de cada persona para desplazarse según sus propios fines y decisiones; la colectiva, en cambio, exige que existan múltiples medios de transporte accesibles, eficientes y adecuados al modo de vida de la población, permitiendo la satisfacción de sus necesidades y su pleno desarrollo.

En ese marco, el uso de la motocicleta representa una vía concreta y legítima para ejercer este derecho, especialmente para personas en contextos rurales, zonas marginadas o núcleos urbanos con escasa oferta de transporte público. Su bajo costo, facilidad de acceso y eficiencia energética hacen de la motocicleta un instrumento de inclusión social y autonomía personal, que permite a miles de personas en Tlaxcala acceder al trabajo, la educación, la salud y la vida comunitaria. La motocicleta, por tanto, no es solo un vehículo; es un medio que materializa el derecho a la movilidad para sectores históricamente excluidos de otros esquemas de transporte.

...

Asimismo, la motocicleta favorece la autonomía de grupos que han enfrentado históricamente condiciones de desigualdad. Jóvenes en edad productiva, mujeres jefas de familia, personas de comunidades semirurales o personas en situación de informalidad laboral encuentran en ella una forma concreta de integración económica y social. Por ello, su existencia y uso deben entenderse desde una perspectiva de garantía del derecho a la movilidad, y no como un simple fenómeno vehicular.

[...]

7. Frente a este panorama, la regulación municipal del uso de motocicletas es indispensable. Entre las acciones que los ayuntamientos pueden y deben implementar, destacan:

- Establecer el uso obligatorio de casco;*
- Exigir licencia válida de conducir;*
- Limitar el número de pasajeros;*
- Aplicar sanciones administrativas proporcionales;*
- Desarrollar campañas de concientización y educación vial;*
- Coordinarse con autoridades estatales para verificar placas, licencias y antecedentes.*

...

8. Los ayuntamientos de Tlaxcala tienen hoy una competencia clara, una obligación legal vigente y un problema social de alta prioridad. La inacción normativa ha permitido que las motocicletas, en lugar de ser exclusivamente un medio de inclusión y accesibilidad, se conviertan también en vectores de inseguridad y violencia.

...

El caso específico de Tlaxcala lo ilustra con claridad, pues, como se ha dicho, a pesar de que la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, establece en su Artículo Tercero Transitorio la obligación de los municipios de armonizar su normatividad en un plazo de 180 días, no se encontró que alguno de los 60 ayuntamientos haya publicado oficialmente disposiciones que lo atiendan de manera integral.

Esta omisión institucional no solo representa una falta, sino que vulnera directamente el derecho humano a la movilidad, al dejar sin regulación aspectos esenciales que podrían prevenir accidentes, mejorar la convivencia vial y proteger la vida e integridad de los usuarios de motocicletas.

9. Como parte del exhorto que propongo, no se deja de lado la participación ciudadana, como aliada para una movilidad segura.

En ese sentido, se considera que, para alcanzar los fines de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, resulta indispensable incorporar el principio de participación ciudadana como eje transversal en la formulación, aplicación y evaluación de las políticas públicas municipales en materia de movilidad. Así lo reconoce el artículo 7 fracciones XII y XIII, de dicha Ley, al establecer como principio rector la promoción de la participación de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo esquemas de corresponsabilidad entre autoridades y sociedad.

...

Por tanto, el exhorto que se propone a esta Soberanía también busca alentar a los ayuntamientos a que, en el proceso de armonización de sus reglamentos locales conforme a la Ley Estatal, promuevan mecanismos de diálogo y colaboración con dichos colectivos ciudadanos, mediante la celebración de foros, mesas de trabajo, consultas públicas o convenios de colaboración. La incorporación de estas voces sociales no solo enriquece el contenido normativo, sino que fortalece la legitimidad institucional, eleva los niveles de cumplimiento voluntario y favorece la creación de una cultura vial más consciente, incluyente y pacífica...»

Con los antecedentes narrados, esta Comisión Dictaminadora emite los siguientes:

C O N S I D E R A N D O S

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...”***

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 en su fracción III define al Acuerdo como ***“Toda resolución que, por su naturaleza reglamentaria, no requiera de sanción, promulgación y publicación. Sin embargo, estos podrán mandarse publicar por el Ejecutivo del Estado”***.

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 le sean turnados”***; respectivamente.

Considerando lo previsto por la fracción VIII del artículo en cita, que precisa que las Comisiones Ordinarias, les corresponde ***“Cumplir con las encomiendas que le sean asignadas por el Pleno, la Comisión Permanente o la Junta de Coordinación y Concertación Política”***, y en atención a la determinación de la Presidencia de la Mesa Directiva, es de concluirse que esta Comisión es Competente para conocer del presente asunto, y por ende, procede al estudio, análisis y dictamen correspondiente.

III. Al respecto, la Comisión que suscribe, se permite razonar a la luz de la normativa vigente, la propuesta legislativa en los términos siguientes:

Mediante Decreto publicado el dieciocho de diciembre del año dos mil veinte, en el Diario Oficial de la Federación, se reformaron diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, estableciéndose en el actual párrafo vigésimo primero del artículo 4o. que ***“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”***.

Derivado de la reforma Constitucional, mediante Decreto publicado el diecisiete de mayo del dos mil veintidós, se emitió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo objeto fue establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en las condiciones previstas por el texto Constitucional, ordenando en su Transitorio Segundo el deber del Congreso de la Unión y las Legislaturas de los Estados para emitir las armonizaciones correspondientes a las leyes de su competencia, tema sobre el que volveremos más adelante.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, refiere en su artículo 68 atribuciones específicas, para los municipios en la materia, que incluyen entre otros la participación en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, reconociendo así, su importante función estratégica, como un orden de Gobierno cuya naturaleza lo ubica como aquel con el contacto directo que tiene con la población, esto en sustento con lo que describe el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual reconoce que los Estados adoptarán como base de su división territorial y de su organización política y administrativa el Municipio libre, en dicha disposición, precisa los servicios y funciones a su cargo, los cuales, están intrínsecamente relacionados con la movilidad, estando a su cargo están aquellas vías donde se desarrolla la movilidad, el deber de brindar el equipamiento y adecuación a las mismas, así como el servicio público de policía de tránsito.

Derivado de la posición que ocupa el Municipio, los instrumentos normativos en materia de Movilidad y Seguridad Vial, imponen el deber de implementar acciones y atender de forma oportuna las demandas sociales en materia de movilidad y seguridad vial, así como aquellas que competan de forma coordinada con el orden Estatal y Federal, en términos del artículo 74 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En el mismo orden de ideas, la fracción II del artículo 115 de la Constitución Federal, reconoce la facultad de los municipios para aprobar los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, para organizar la Administración Pública Municipal, regular las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia, así como la participación ciudadana y vecinal.

De esta forma, la fracción III del numeral invocado, enlista de forma más específica los servicios y funciones que tendrá a su cargo el Municipio, entre los que refiere el inciso h) relativo a *"Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, **policía preventiva municipal y tránsito,**"*

Sin embargo, es de reconocer la salvedad de que al igual que ocurre con la legislación estatal, la normatividad municipal deberá respetar la armonización con los principios constitucionales, y legislaciones federales y estatales, esto se expresa en el párrafo segundo de la misma fracción III, que refiere: *"Sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales."*

A su vez la fracción V del citado artículo 115 Constitucional, establece facultades, en los términos de las leyes federales y estatales relativas, para formular, aprobar y ordenar el desarrollo urbano de los municipios, entre las que se encuentran: los planes urbanos y los de movilidad y seguridad vial, dicha facultad fue reiterada también en la fracción II del artículo 68 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Asimismo, en la fracción VI del artículo 115 en comento, se establece el mandato Constitucional para que cuando dos o más centros urbanos, situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas, tiendan a formar una continuidad demográfica, los municipios -que forman una zona metropolitana o conurbada-, puedan coordinarse con los tres órdenes de gobierno, con estricto respeto al ámbito de competencia de los gobiernos municipales, para planear y regular de manera conjunta y coordinada los criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes en la materia.

Ahora bien, como se puntualiza en líneas precedente, el Transitorio Segundo de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, impulso al Congreso de la Unión y a las Legislaturas de los Estados el deber de aprobar las reformas necesarias a las Leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con las disposiciones federales.

Así, considerando que el artículo 124 de la Constitución Política Federal, previene la reserva de que aquellas facultades no expresamente concedidas a la federación son competencia de las entidades federativas, por lo que en ejercicio de

sus respectivas competencias, y en concordancia con lo preceptuado por el artículo 40 Constitucional, en que se reconoce su libertad configurativa para regular su régimen interior, se entiende la distribución de competencia entre la Federación, las entidades federativas y los municipios.

En ese orden de ideas, sobre las competencias que corresponden a las Entidades Federativas, con fecha cuatro de abril del dos mil veinticuatro se publicó en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, cuyo objeto es definir las competencias para el Estado y los municipios en la materia.

De esta forma, y considerando la facultad descrita en la fracción II del artículo 115 Constitucional, y lo preceptuado en la fracción IV del artículo 48 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial local, en que se reconoce el deber de los municipios para colaborar con la Secretaría de Seguridad Ciudadana, 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.

Disposición que se reafirma en la fracción I del artículo 51 del citado ordenamiento jurídico estatal, que refiere que los Ayuntamientos tendrán la atribución de *"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;"*

Por lo que, respecto a la materia de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad¹, expresa que la reglamentación de sus funciones incide directamente en:

- Formular, en los términos de las leyes federales y estatales, planes de movilidad y seguridad vial.
- En los términos de las leyes federales y estatales, las siguientes facultades complementarias: zonificación, planes de desarrollo municipal, reservas

¹ [ENAMOV 2023-2042.pptx](#)

territoriales, utilización del suelo, licencias y permisos de construcción e intervención en la formulación, participar en la formulación de planes de desarrollo regional e intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros, que afecten su ámbito territorial.

- Funciones y Servicios a su cargo: Función de seguridad pública (policía preventiva, municipal y tránsito), servicio de agua potable, alumbrado público, calles, parques, jardines y su equipamiento, que adicionalmente podrán convenir la asociatividad y responsabilidad conjunta con el Estado o mediante organismos públicos especializados.
- Hacienda Municipal: contribuciones sobre la propiedad inmobiliaria y aquellas que tengan por base el cambio de valor de los inmuebles y los ingresos derivados de la prestación de servicios públicos a su cargo.
- Actuar conjuntamente con otros municipios y órdenes de gobierno en los espacios metropolitanos o conurbados metropolitanos, para planear y regular de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

Dicho instrumento expresa que "Las normas de tránsito, su aplicación y sanciones son esenciales para garantizar comportamientos seguros de todas las personas usuarias de la vía. Es primordial disponer de instrumentos de control de la operación y de los conductores de la vía para emplear las obligaciones establecidas en las leyes de movilidad, con ello asegurar el control público sobre el cumplimiento de dichas obligaciones", de esta forma, reitera la necesidad de contar con un andamiaje jurídico que favorezca el pleno ejercicio del derecho de Movilidad, en este sentido, reconociendo que en el ámbito federal se cuenta con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en el plano estatal la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, por lo que es menester que los municipios den cumplimiento a las disposiciones normativas y en ejercicio de su facultad Constitucional emitan el Reglamento respectivo en la materia.

De esta forma, el propósito de la Diputada iniciadora, se encuentra dentro de la razón que impone la legislación, pues con la iniciativa con Proyecto de Acuerdo, se busca exhortar a los ayuntamientos para que armonicen sus reglamentos en materia de movilidad, para dar cumplimiento al Artículo Tercero Transitorio de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, integrando disposiciones claras y operativas respecto al uso de motocicletas, respecto a medidas de seguridad y circulación.

IV. En este tenor, esta Comisión dictaminadora coincide con la Diputada iniciadora, en los argumentos que plantea, enfocados en la necesidad de exhortar, con pleno respeto a la Autonomía Municipal, a los ayuntamientos del Estado, para que, en el ejercicio de sus atribuciones, reglamenten en su ámbito competencial, a fin de garantizar el derecho humano de Movilidad en las condiciones descritas en el párrafo vigésimo primero del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por los razonamientos anteriormente expuestos, la Comisión que suscribe se permite someter a la consideración de esta Asamblea Legislativa, el siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO

PRIMERO. Con fundamento en lo establecido por los artículos 43, 45 y 54 fracción LXIV de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; 3, 5 fracción I, 7, 9 fracción III y 10 apartado B, fracción VII de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, **EL CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA, EXHORTA RESPETUOSAMENTE, A LOS SESENTA MUNICIPIOS DEL ESTADO DE TLAXCALA, A TRAVÉS DE SUS AYUNTAMIENTOS**, para que en el ejercicio de sus atribuciones Constitucionales, adecuen y publiquen su normatividad reglamentaria en materia de Movilidad, dando cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo Tercero Transitorio de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala; integrando entre otras, disposiciones en forma clara y operativa sobre el uso de motocicletas, conforme a los principios de legalidad, seguridad vial, inclusión y prevención; asimismo, incorporen mecanismos eficaces de control, vigilancia, sanción y evaluación periódica, en atención al incremento del uso de motocicletas en hechos delictivos.

Para tal efecto, implementen operativos regulares y permanentes de revisión del uso de motocicletas, con énfasis en la verificación del uso de casco, licencia de conducir, placas, número de ocupantes; así como establecer mecanismos de coordinación con autoridades estatales, para compartir información, realizar operativos conjuntos y prevenir el uso de motocicletas en la comisión de hechos delictivos, atendiendo así al interés público y a la protección de la integridad de las personas.

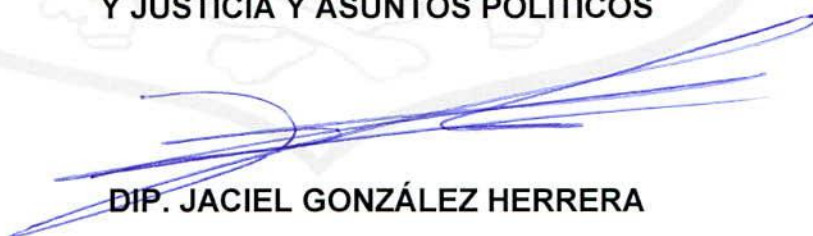
De igual forma, para garantizar la participación ciudadana en sus políticas de movilidad, promuevan el involucramiento activo de colectivos, asociaciones civiles y agrupaciones de personas motociclistas, mediante foros, consultas, mesas de trabajo o mecanismos de colaboración formal, con el fin de reforzar la corresponsabilidad social en el uso seguro de la motocicleta.

SEGUNDO. Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 104 fracciones I y XIII de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, se instruye al Secretario Parlamentario del Congreso del Estado para que, por conducto del Actuario Parlamentario, notifique el presente Acuerdo a los sesenta ayuntamientos de esta Entidad Federativa, para los efectos conducentes.

TERCERO. Publíquese el presente Acuerdo en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

Dado en la Sala de Comisiones del Palacio Juárez, Recinto Oficial del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, en la Ciudad de Tlaxcala de Xicohtécatl, a los cinco días del mes de noviembre del año dos mil veinticinco.

**COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, GOBERNACIÓN
Y JUSTICIA Y ASUNTOS POLITICOS**



DIP. JACIEL GONZÁLEZ HERRERA

PRESIDENTE

TLAXCALA

DIP. EVER ALEJANDRO CAMPECH
AVELAR
VOCAL

DIP. LORENA RUIZ GARCÍA
VOCAL

DIP. VICENTE MORALES PÉREZ
VOCAL

DIP. DAVID MARTÍNEZ DEL RAZO
VOCAL

DIP. BRENDA CECILIA VILLANTES
RODRÍGUEZ
VOCAL

DIP. MARIBEL LEÓN CRUZ
VOCAL

DIP. BLADIMIR ZAINOS FLORES
VOCAL

DIP. MARÍA AURORA VILLEDA
TEMOLTZIN

DIP. SILVANO GARAY ULLOA
VOCAL

DIP. HÉCTOR ISRAEL ORTIZ ORTIZ
VOCAL

DIP. BLANCA AGUILA LIMA
VOCAL

ÚLTIMA FOJA DEL DICTAMEN CON PROYECTO DE ACUERDO, DERIVADO DEL
EXPEDIENTE PARLAMENTARIO NÚMERO LXV 080/2025.