LXVII/DCOSPDMU/23

**DECRETO No.**
**LXVII/EXLEY/0901/2024 XIV P.E.**
**UNÁNIME**

**H. CONGRESO DEL ESTADO**
**P R E S E N T E.-**

La Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 64, fracción II de la Constitución Política, 7 párrafo tercero, 87, 88 y 111 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 80 y 81 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, todos ordenamientos del Estado de Chihuahua, somete a la consideración de este Alto Cuerpo Colegiado el presente Dictamen, elaborado con base a los siguientes:

## ANTECEDENTES

**I.-** Con fecha treinta de septiembre del año dos mil veintiuno, la Diputada Amelia Deyanira Ozaeta Díaz integrante, representante del Partido del Trabajo de la Sexagésima Séptima Legislatura del Honorable Congreso del Estado, presentó la Iniciativa con carácter de decreto, a efecto de expedir la Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Chihuahua.

A238/A833/A836/A865/GAOR/JRMC/JACM

**II.-** La Presidencia del H. Congreso del Estado, en uso de las facultades que le confiere el artículo 75, fracción XIII de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, el cinco de octubre del año dos mil veintiuno, tuvo a bien turnar a quienes integran la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana la Iniciativa de mérito, a efecto de proceder a su estudio, análisis y elaboración del correspondiente dictamen.

**III.-** La Exposición de Motivos de la Iniciativa en comento, se sustenta básicamente en los siguientes argumentos:

> *"Ante el incremento en el uso de medios de transporte automotor de combustión y las políticas públicas que no desalientan su uso, los problemas de movilidad se han incrementado en las ciudades generando una amalgama de afectaciones a las personas, como es el incremento en los tiempos de traslado, el detrimento de la economía de los ciudadanos, la pérdida de vidas, salud e integridad física. Ello sin dejar pasar por alto la afectación a las entidades públicas y privadas debido al alto costo que implica la atención médica y disminución o pérdida de productividad.*
>
> *Esta situación requiere que impulsemos medios alternativos de movilidad para los ciudadanos, como una verdadera opción de transporte que puede ser desarrollada con grandes beneficios para la población, en este sentido, la presente Iniciativa de Ley busca que*

*por medio del gobierno del Estado y los municipios se fomente el uso de la bicicleta así mismo otorgue y garantice la seguridad de sus usuarios, pues bien no existe regulación alguna al respecto que cubra las necesidades de los usuarios de la bicicleta; sin embargo si hay personas que la usan como su transporte diario, ya sea por falta de recursos para adquirir un automóvil o bien por salud, recreación, deporte e inclusive trabajo como lo son los servicios de mensajería (Ubereats, Okngoo, etc) o venta de productos, lo cierto es que estos usuarios se topan con las precarias condiciones de las vialidades, la falta de señalización y la nula cultura vial que se tiene por parte de los automovilistas hacia la circulación de las bicicletas, aunque no solo los conductores de automóviles carecen de esta cultura sino que no los mimos usuarios de la bicicleta poco saben de las condiciones de seguridad y reglas para circular de manera segura, o no siempre las pueden respetar por la falta de infraestructura y el sesgo hacia el automóvil, situaciones que hacen que el circular por las calles del Estado en bicicleta signifique un constante riesgo.*

*El uso de la bicicleta evita la utilización de combustibles fósiles y, principalmente, reduce de manera significativa del tiempo de traslado y sobre todo acarrea grandes beneficios a la salud, aumentado el flujo sanguíneo, mejorando la capacidad pulmonar, reduciendo los niveles de colesterol en la sangre, disminuyendo el porcentaje de grasa en el cuerpo, incrementando la coordinación motriz, entre otros.*

*Por los motivos anteriores, cada vez un mayor número de chihuahuenses se inclinan por el uso de las bicicletas como medio de transporte habitual, en tal virtud y al convertirse en un tema de interés general, es imprescindible que se tomen las medidas y acciones necesarias para brindar protección a la sociedad chihuahuense, y fijar los derechos y obligaciones de los usuarios de este medio de transporte, así como trazar los programas y lineamientos necesarios para fomentar el uso de la bicicleta y crear los espacios suficientes para la circulación de los ciclistas en los cuales se garantice su integridad física.*

*Es por ello que se requieren estrategias públicas que provean de seguridad efectiva a los peatones y a los ciclistas, y de esta manera se fomente una cultura de uso de la bicicleta como una opción de transporte conveniente y seguro.*

*Datos muestran que entre 2007 y 2012 han muerto en promedio 16 mil 750 mexicanos anualmente como resultado de lesiones por choques, volcaduras o atropellamiento de los cuales en 2012, 30 por ciento se trataba de peatones; y 2 por ciento de ciclistas. En cuanto al total de lesiones no fatales por hechos viales que se documentaron en el país en 2012, aproximadamente 12 por ciento fueron de ciclistas.*

*El uso promedio de la bicicleta en las ciudades mexicanas podría alcanzar 1 por ciento, sin embargo 2 por ciento de las muertes y 12 por ciento de las lesiones por hechos viales que involucran a ciclistas muestra la vulnerabilidad a la que están expuestos, la ocurrencia de éstos es más frecuente en zonas urbanas.*

*La situación de inseguridad vial en las calles, entre otros factores, podría adjudicarse a la falta de un diseño en las políticas públicas que privilegien la seguridad de los peatones y ciclistas. La percepción de peligro en la vía pública desincentiva el uso de la bicicleta como modo de transporte.*

*En Nueva York, se implementó un agresivo programa de ciclovías confinadas, resultado de ello entre 2007 y 2011 las lesiones por tránsito totales disminuyeron entre 12 y 52 por ciento.*

*En 2003, un estudio de ciudades en Canadá, Estados Unidos de América, Dinamarca y otros países europeos, encontró que los niveles de riesgo, las lesiones y la mortalidad de los ciclistas disminuyeron cuando el número de ciclistas en las calles aumentó.*

*Ciudades en donde invirtieron en estrategias para incentivar el uso de la bicicleta, han visto un aumento tanto en el número de ciclistas, como en su seguridad. Londres ha incrementado 91 por ciento el uso de la bicicleta la última década, mientras que el número de muertes ciclistas se ha reducido 33 por ciento. En Copenhague el uso de la bicicleta ha aumentado 20 por ciento entre 1996 y 2010, mientras que el número de ciclistas muertos ha disminuido 70 por ciento.*

*Fomentar el uso de la bicicleta servirá para sensibilizar y concientizar a todos los usuarios de las vías públicas y aumentar así la seguridad de los ciclistas, es por ello que proporcionar un marco legal para el diseño de políticas públicas incluyentes permite y obliga a las autoridades a promover la movilidad urbana sustentable.*

*En las últimas dos décadas, la comunidad internacional instó a los gobiernos a que tomaran medidas urgentes para fomentar la seguridad vial, en específico mediante un marco normativo integral de seguridad vial.*

*La regulación puede establecerse considerando la jerarquía de la movilidad, que establece la prioridad de los peatones y ciclistas, ya que comparten el mismo espacio que los vehículos motorizados, con una diferencia de velocidad y masa. Adicionalmente, las bicicletas no cuentan con carrocería o áreas de amortiguamiento que les sirvan de protección en caso de una colisión.*

*Es importante contar con una regulación que proteja a los usuarios más vulnerables y promueva un comportamiento responsable de todos los usuarios en las calles, incluyendo a los automovilistas, considerando que son los actores que más riesgo generan en las calles.*

*La seguridad vial debe ser un tema prioritario en la agenda urbana de nuestras ciudades, y al mismo tiempo, debemos considerar los beneficios del uso de la bicicleta como modo de transporte. Esto generará ciudades más seguras para todos, con un menor número de muertes y lesiones por hechos de tránsito y con una mejor movilidad, accesibilidad y calidad de vida.*

*Nuestro Estado, se encuentra ante el desafío de desarrollarse incorporando como ejes rectores la sostenibilidad, la equidad y la competitividad de manera que maximice la calidad de vida de sus habitantes.*

*La problemática urbana que enfrenta Chihuahua, es un reflejo de los retos globales de desarrollo y medio ambiente, altamente vinculados con las consecuencias de un esquema de movibilidad que privilegia a los vehículos automotores individuales sobre alternativas más sostenibles como el transporte público y el no motorizado.*

*El esquema de desarrollo centrado en el automóvil reduce la oportunidad de que los mexicanos disfruten plenamente de su tiempo, dinero y salud. Es necesario voltear los ojos hacia nuevos paradigmas de movilidad y desarrollo urbano que ya se han implementado con éxito en diferentes ciudades del mundo. El fomento del uso de la bicicleta es una opción en la búsqueda de soluciones a la actual crisis ambiental, social, económica y de salud en nuestro país.*

*Con la norma que hoy se propone, se fomentaría el derecho a la movilidad del ser humano con sus propios medios en las vías públicas del territorio estatal, en las mismas condiciones que los usuarios de vehículos motorizados y en condiciones preferentes en la infraestructura ciclística hasta ahora muy limitada, por lo que toda vía pública que sea construida a partir de la entrada en vigencia de la presente propuesta, deberá contemplar la posibilidad de incorporar derechos de vía para la circulación gratuita de bicicletas como medio de transporte.*

*Es necesario implementar medidas para lograr una correcta convivencia vial, entre vehículos de motor y los no motorizados, lo cual no se va a lograr sino mediante la participación de todas las*

*autoridades tanto estatales como municipales, en la que se busque un verdadero cambio, por ello que esta iniciativa de Ley se presenta con la firme intención de buscar el fomento al uso de la bicicletas, a través de políticas públicas, que involucran a diversas dependencias, tanto de salud, educación, desarrollo urbano, tránsito y demás que sean necesarias para que toda la sociedad se involucre y conozca las ventajas y bondades de vivir en una sociedad con cultura en el uso de la bicicleta como un modo de transporte sustentable."*

**IV.-** Con fecha quince de marzo del año dos mil veintidós, las Diputadas y Diputados Integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento de Regeneración Nacional de la Sexagésima Séptima Legislatura del Honorable Congreso del Estado, presentaron la Iniciativa con carácter de decreto, a efecto de expedir la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Chihuahua.

**V.-** La Presidencia del H. Congreso del Estado, en uso de las facultades que le confiere el artículo 75, fracción XIII de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, el diecisiete de marzo del año dos mil veintidós, tuvo a bien turnar a quienes integran la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana la Iniciativa de mérito, a efecto de proceder a su estudio, análisis y elaboración del correspondiente dictamen.

**VI.-** La Exposición de Motivos de la Iniciativa en comento, se sustenta básicamente en los siguientes argumentos:

> "Como ciudadanía, llevamos realmente muchísimos años creyendo que nuestra regulación legal en materia de movilidad es la adecuada, o tal vez muchos se han percatado que realmente dista mucho de serlo. La Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua se emitió en el 2006, y con el paso de los años, ha sufrido algunas modificaciones y adecuaciones de cierta manera pertinentes; sin embargo, hemos llegado al punto en el que nos podemos dar cuenta que una Ley de Tránsito, no contempla, ni abarca, y mucho menos alcanza, a proteger todo lo que el derecho de movilidad contempla.
>
> El artículo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como de la Constitución Política del Estado de Chihuahua, establece a la letra que "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". No hay dudas de que este derecho fundamental, implica algo más allá de la materia vial. Son condiciones puntuales que deben cumplirse para que el estado garantice este derecho, lo cual durante muchos años se ha visto

totalmente ausente tanto en la legislación como en la práctica, por lo que es evidente que una actualización integral en el tema, es más que necesaria y de buena manera, bastante posible.

El 30 de abril de 2019 marcó la pauta para un hecho histórico. La senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario Movimiento Ciudadano, y el senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena, presentaron una Iniciativa mediante la cual se buscó que se expidiera la Ley General de Seguridad Vial (la que hoy se propone como la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial), la cual contiene una amplia investigación que puntualiza los antecedentes y acuerdos internacionales sobre el tema, pero sobre todo, que busca regular de manera integral, todo aquello que por años se dejó pasar en materia de movilidad y seguridad vial.

Lo anterior resulta sumamente importante debido a que tanto la Cámara Baja como la Cámara Alta, han dado pauta a que ésta Ley se vuelva una realidad, y que de esta manera, impacte en los estados de la República de manera sumamente positiva.

Habiendo comentado lo anterior, he de resaltar que, en el estado de Chihuahua, durante legislaturas pasadas, se ha intentado promover la creación de la Ley de Movilidad con sus

diferentes vertientes en dos ocasiones, sin embargo, nos vimos ante un constante rechazo en la materia, lo que terminaba en un simple archivo. Ésta es una manera muy puntual de señalar el hecho de que ha habido intenciones de hacer una mejora, sin embargo, los intereses y las ideologías limitadas, han llevado a la materia a un callejón de olvido, pero afortunadamente, no sin salida.

El 18 de diciembre de 2020 se publicó un Decreto en el Diario Oficial de la Federación en materia de Movilidad y Seguridad Vial en donde se proponían los siguientes cambios a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

Artículo 4o.

...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad

Artículo 73. ...

XXIX-C. 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 esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;

Artículo 115. ...

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;

VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán 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.

Artículo 122. ...

C. ...

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y

funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; movilidad y seguridad vial; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

Tomando como referencia lo anterior, se puede dilucidar que los cambios en materia de movilidad se venían viendo desde unos años atrás, y que estos comenzaban a tomar forma y agarrar sentido gracias a las Iniciativas que se presentaron para presionar el tema. La reforma que se realizó en ese entonces, constituye un punto fundamental para lo que se vendría después.

Retrocediendo un poco en el tiempo, y tomando referencias Internacionales, en el año 2009, se llevó a cabo la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en Moscú, Rusia, en donde se analizaron diversos temas en la materia, motivo por el cual, surgió un exhorto dirigido al Secretario General de la ONU con el objetivo de analizar, estabilizar y reducir el número de víctimas en accidentes viales en todo el

mundo; así mismo se hizo referencia al diseño del plan mundial en materia vial, el cual se basa en 5 pilares esenciales y prescindibles, los cuales son: gestión de seguridad vial, infraestructura vial, la seguridad de vehículos, el comportamiento y educación de los ciudadanos dentro de las vías de tránsito y la atención y cuidado de los siniestros viales.

Es imprescindible referenciar este tipo de mesas técnicas debido a que los objetivos con respecto a la materia, deben funcionar de manera congruente, y de una u otra manera, la seguridad vial y la movilidad, se manejan en términos sumamente similares alrededor del mundo. Los pilares que se mencionaron en aquella ocasión, forman ahora parte de lo que el derecho de movilidad en el país mexicano y el Estado de Chihuahua contempla en sus Constituciones, sin embargo NO se ejecuta de manera congruente.

La enorme incidencia mundial sobre la tasa de mortalidad por colisiones en accidentes de tránsito da como resultado 1,300,000 (un millón trescientas mil) defunciones, en donde casi la mitad, eran de personas que no viajaban en automóvil; así mismo de entre 20 a 50 millones de personas resultan heridas, de modo que, muchas de ellas prevalecen con secuelas de una

discapacidad permanente y/u otras afectaciones. Estos datos, son una directa consecuencia de la deficiencia en la seguridad vial y la movilidad como tal, ésta falla, ocasiona una diversidad de problemas no solo en materia vial como lo busco plantear, sino que, en el sector de salud, social y económico, que de no enfrentarlos y encontrarles una solución, podrían obstaculizar y deteriorar los progresos y el desarrollo sostenible que se ha venido logrando en el estado.

La estadística nacional, nos informa que para el año 2012, 17 mil 102 muertes fueron provenientes de lesiones automovilísticas y las víctimas de estos siniestros son ciudadanos de todas las edades. Niñas y niños que están dentro los 5-9 años de edad que representan la cantidad de 60 mil 389, luego los adolescentes de entre los 10-19 años de edad, que representan 257 mil 967 víctimas, y para finalizar, 906 mil 166 personas adultas con más de 20 años de edad. Estas cifras van en aumento año con año, pues en 2014, el INEGI detectó un disparo de 134 mil personas que sufrieron lesiones por siniestros viales.

Ahora, por otro lado, están los motivos que ocasionan los accidentes viales. Además de intentar mejorar las estadísticas en cuanto al número de accidentes viales, también es importante determinar e identificar las razones por las que estos ocurren,

para que de esta manera se busque dar una solución puntual al problema. Se estima que el 50% de los accidentes viales son ocasionados por la ingesta de alcohol, el 30% se debe al alto exceso de velocidad y por último el 20% por el uso de celulares al momento de conducir, o por cualquier otro tipo de distractores.

Por tal motivo, estos siniestros traen como consecuencias, lesiones que terminan en discapacidades motoras permanentes, que, según la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición, para el 2012, en México se registraron 1 millón 462 mil 900 personas con alguna discapacidad, que lamentablemente, esta cifra aumenta anualmente con 40 mil personas que sufren una discapacidad por motivo de un siniestro vial.

A nivel nacional, las cifras indican que más de 15 mil mexicanas y mexicanos fallecen cada año a causa de atropellamientos, choques, caídas y volcaduras, todas ellas relacionadas al tema de movilidad, dando un promedio de 12 personas fallecidas por cada 100 mil habitantes. Cabe señalar que, durante el monitoreo nacional de medios digitales de 2019, se documentaron 2,957 personas fallecidas por atropellamiento en las distintas entidades federativas. El 84.0% de estas fueron peatones, el 15.2% ciclistas y el 0.8% restante caídas y personas

conductoras/pasajeras de vehículos no motorizados, recreativos o de movilidad personal. Dadas las estadísticas, y tomando en cuenta que es un tema de suma importancia, esto tiene que ser tomado como una emergencia social, ha sido al grado la normalización, tanto en opiniones públicas como en discursos de gobierno, que de cierta manera se pierde de vista la gravedad del asunto y la necesidad de tener una correcta regulación.

Las siguientes cifras nos dan a conocer que el nivel de accidentes de personas usuarias de motocicletas es contraria a la tendencia general ya que la tasa de crecimiento es del 14 por ciento.

En el 2017 se registraron un total de accidentes de tránsito, colisión con vehículo fue una cifra de 241, 285, colisión con peatón fue un total de 13,153, colisión con animal 1,079, colisión con objeto fijo 47,396, volcadura 8,633, caída de pasajero 1,930, salida del camino 8,554, incendio 235, colisión de ferrocarril 298, colisión con motocicleta 34,910, colisión con ciclista 4,963, otros accidentes 5,353.

En el año 2018 se registró un total de 365, 281 eventos, de los cuales el 65% es colisión con vehículos, traducido a cifras el número sería de 238,225, la colisión con peatones representa un

4% del total y aumenta cuando se trata de motociclistas pues este logra crecer hasta el 10%, es decir 37, 094.

Respecto al año 2019 hubo una muy pequeña disminución de la totalidad de eventos, dando como resultado 362, 729, un 13% es de colisiones con objeto fijo, este año tuvimos un aumento en colisiones con motocicletas, pues representa el 12%, traducido en cifra estamos hablando de 42, 667 eventos.

Los resultados del año 2020, lanzaron una pequeña reducción en los accidentes de tránsito lanzando un total de 301,678 eventos, donde los mayores indicadores fueron los siguientes, la colisión con vehículo 179,696, colisión con peatón 9,432, colisión con motocicleta 40,753, colisión con ciclistas 3,680

El contar con una Ley de Movilidad Estatal, resulta crucial para la seguridad vial de todos aquellos ciudadanos que diariamente tienen que transitar por las calles y avenidas de nuestro Estado grande, ya sea para ir al trabajo, reunirse con los suyos o llegar a un destino deseado, además de que es pertinente adecuar la realidad que se vive directamente en Chihuahua, y que si bien es cierto, se puede tomar como referencia principal la Ley General, hay que tomar en cuenta también que cada estado tiene diversas especificaciones dependiendo de su geografía, el número de habitantes, su flujo vial, entre muchas otras.

Generar una cultura vial, es de suma importancia para seguir avanzando como sociedad, al tener en cuenta que la ciudad no solo está construida y diseñada para que circulen los automóviles, con ello podemos garantizar una segura movilización de diferentes grupos que muchas veces se llegan a ver vulnerados, como por ejemplo lo son: motociclistas, ciclistas, peatones y demás personas que tienen que recorrer las calles en otros métodos de transporte alternos. La finalidad es hacer un cambio positivo mediante la correcta regulación y adecuación de las normas para erradicar todas aquellas deficiencias que existen hoy en día. Estados como lo son: Jalisco, Nuevo León, Tabasco, Oaxaca, Baja California y otros 11 más a lo largo de la República, ya contemplan una Ley de Movilidad como tal, adecuada cada una a las necesidades de cada Estado.

La educación sobre seguridad vial, es uno de los factores más determinantes en el comportamiento de una población cuando de traslados se trata. Diariamente, los ciudadanos hacen uso de las vías de tránsito, que si bien, se rigen bajo reglas y normas contempladas en un ordenamiento jurídico, las cuales tienen por objetivo hacer más seguros, rápidos y estables sus trayectos viales, la realidad es que para lograr una educación sobre seguridad vial que sea completa y de calidad en todos sus

aspectos, es imprescindible tener una base y sustento en la cual apoyar los cimientos de dicha educación, motivo por el cual se dispone a la reforma que se presenta en la Iniciativa actual.

Según la OMS (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD) cada año mueren alrededor de 1.3 millones de personas a nivel mundial por concepto de accidentes viales, lo mismo provoca entre 20 a 50 millones de traumatismos no mortales causantes de discapacidad, es menester mencionar que dichos eventos son una de las principales causas de fallecimientos en el grupo etario de 15 a 19 años de edad. Cabe resaltar qué la mitad de los siniestros de tránsito suceden entre peatones, ciclistas y motociclistas qué se enfrentan a los sistemas de vialidad los cuales excluyen a los mismos ya que no están cerca de proporcionarles la seguridad necesaria para poder desplazarse de forma segura y eficiente por la ciudad, sin el temor y peligro constante de sufrir algún accidente por la ausencia de señalamientos viales, cultura vial, normas de movilidad.

La seguridad vial influye de forma directa en el comportamiento de los individuos en sociedad, pues gracias a este factor las personas logran trasladarse de un lugar a otro, así como el desplazamiento de mercancías y diversos transportes; bajo

ciertas reglas y acciones reguladas en un ordenamiento jurídico hechas para hacer más seguros, fáciles y rápidos los trayectos, al implementar un diseño vial, este sería un elemento clave en la prevención de siniestros y impactar positivamente generando una reducción notable en ellos, promover un diseño de redes viales en las que los hechos de tránsito no representen muertes o heridas de gravedad.

La movilidad juega un papel fundamental en los esfuerzos para amortiguar el cambio climático, ya que algunos de sus elementos, como el transporte de personas, bienes y mercancías, son fuentes principales de emisiones de gases efecto invernadero (GEI) a nivel mundial. Debemos mencionar que México se encuentra en un momento clave para la movilidad urbana: se enfrenta a la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del país, cuyo primer generador es el uso del vehículo automotor, el cual corresponde al 22.9% de emisiones del país. Además, los altos costos asociados al uso del automóvil como son las emisiones, congestión, siniestros y sedentarismo, hacen que el costo acumulado llegue hasta el 5% del PIB en las ciudades. Así, se reconoce de forma expresa la relación que tienen la movilidad y la seguridad vial con transporte, tránsito, ordenamiento territorial,

desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como con las políticas sectoriales de vivienda, salud, comunicaciones y transportes, infraestructura, educación, economía y demás relacionadas.

Si hablamos del 2020, uno de los objetivos en materia de tránsito y seguridad vial era reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por siniestros de tráfico, cuyo objetivo fue logrado, pero esto no hubiera sido posible sin la pandemia, ya que provocó un aislamiento forzoso a nivel global.

El no contar con una Ley de Movilidad adecuada en el estado, representa un factor de retroceso y complicaciones para la agenda del 2030 que se tiene planeada para el desarrollo sostenible y sus 17 objetivos para la materia de seguridad y movilidad vial. Uno de esos objetivos, es proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles para todos, y tener una mejora en la seguridad vial, particularmente mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad adulta.

Dentro de las propuestas que se plantean se encuentran:

- Establecer la distribución de competencias entre el estado y los municipios para garantizar a toda la población el derecho a la seguridad vial;

- Estipular que la seguridad vial es el derecho de toda persona y de la colectividad de contar con las condiciones necesarias que protejan la integridad física en sus desplazamientos por las vialidades públicas; asimismo establece la jerarquía que deberá considerarse por parte del estado y los municipios para implementar las políticas públicas en la materia;
- Establecer los lineamientos a nivel estatal para la elaboración y desarrollo de políticas en materia de seguridad vial, pretendiendo promover la sustentabilidad, la inclusión, así como la participación activa de la sociedad con el objetivo de mejorar las capacidades de gobernanza de las autoridades participantes en el desarrollo de las políticas y así generar una mayor coordinación interinstitucional en la materia
- Asimismo, se establece que el estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, llevarán a cabo la gobernanza de acuerdo a sus ordenamientos legales en cumplimiento a las acciones previstas en esta Ley mediante los Consejos Estatales de Seguridad Vial.

- Establecer los términos generales para conformar el Sistema Estatal de Seguridad Vial el cual se encargará de formular y aprobar la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

- Establecer la creación de una base de datos que tiene como objetivo procesar la información en materia de seguridad vial en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales;
- Estipular que se debe fomentar una cultura de respeto al derecho de la seguridad vial por parte de quienes intervienen en esta materia;
- Establecer los componentes mínimos del Sistema Estatal de Seguridad Vial, atribuyendo a las autoridades estatales y municipales el fomento del tránsito seguro de las personas usuarias de la vía pública considerando la jerarquía que establece la presente Ley y los criterios de accesibilidad;

De manera abstracta, cabe mencionar que los cambios más novedosos de la Ley contemplan lo siguiente:

- Sistemas seguros para garantizar la integridad física de las personas en sus desplazamientos.
- Ley regida por principios de movilidad.
- Límites de velocidad específicos por tipo de vía.
- Infraestructura Vial Incluyente.

- Medidas Medioambientales derivadas de las actividades de transporte.
- Establecimiento de derechos de las víctimas en siniestros viales.
- Toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial.
- Creación del Sistema Estatal de Movilidad.
- Programas Integrales de Movilidad y Seguridad Vial en Zonas Metropolitanas.
- Políticas Públicas basadas en la Pirámide de la Movilidad.

Queda muy claro que los objetivos de la Ley se basan principalmente en una realidad que ya nos alcanzó y que nos quedamos muy atrás en cuanto a su regulación legal. El actuar es ya. El grupo de personas que protege esta propuesta de Ley somos todos sin excepción alguna, por lo que es indispensable que velemos por este derecho tan importante que la misma Constitución nos establece.

La movilidad y la seguridad vial son pan de cada día para todos los individuos, por lo que el impacto sería inmediato y a largo plazo, sobre todo que contribuiría a el reflejo de un estado novedoso y preocupado por sus ciudadanos, además de ser congruente con las propuestas que todas las autoridades,

específicamente las que el ejecutivo, han presentado y prometido."

**VII.-** Con fecha quince de marzo del año dos mil veintidós, las Diputadas y Diputados Integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la Sexagésima Séptima Legislatura del Honorable Congreso del Estado, presentaron la Iniciativa con carácter de decreto, a efecto de expedir la Ley de Movilidad, Seguridad y Protección Vial para el Estado de Chihuahua.

**VIII.-** La Presidencia del H. Congreso del Estado, en uso de las facultades que le confiere el artículo 75, fracción XIII de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, el diecisiete de marzo del año dos mil veintidós, tuvo a bien turnar a quienes integran la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana la Iniciativa de mérito, a efecto de proceder a su estudio, análisis y elaboración del correspondiente dictamen.

**IX.-** La Exposición de Motivos de la Iniciativa en comento, se sustenta básicamente en los siguientes argumentos:

60 accidentes por día en promedio.

El segundo estado con más accidentes viales del país.

El estado con tasas de mortalidad más altas por accidentes.
Esa es la radiografía de Chihuahua.

En los números puede parecer frío, pero si ponemos rostros e historias de las personas que murieron seguramente no soportaríamos esa pesadumbre.
La ley que presentamos este día las y los diputados del PAN es la voluntad de sumar a toda una sociedad y evitar que se nos siga muriendo la gente por los accidentes viales.
En los manuales de técnica legislativa no se ha incorporado el reconocimiento al esfuerzo ajeno. Antes de seguir quiero precisar a nombre de mis compañeros y compañeras de Acción Nacional que hace una semana empezamos trabajar en adaptar un producto parlamentario que emerge de un amplio consenso. Elaboramos un texto normativo aterrizado a las necesidades y posibilidad de Chihuahua, siguiendo como faro el dictamen que ya se aprobó en el senado y seguramente pasará sin contratiempo en San Lázaro.
En Chihuahua, hace unas semanas, también se presentó un cuerpo normativo por parte del diputado Benjamín Carrera, ahora se suman los compañeros y compañeras de Morena y Movimiento Ciudadano.

Digo esto porque cuando la muerte súbita ha causado tanto sufrimiento, poco importan nuestros colores partidistas. La gente debe saber que más allá de nuestros partidos, en este congreso vamos a trabajar en las coincidencias para producir normas que mitiguen la tragedia y el dolor.

Dicho esto, debo expresar con total respeto que en mi grupo parlamentaria tenemos una visión que puede empatarse con otras fuerzas políticas, pero al menos en su nacimiento legislativo hay diferencias. Las voy a enumerar brevemente por respeto al tiempo de esta soberanía y de la mesa directiva que me permitió subir la iniciativa:

1: Tenemos la convicción de que la Ley de Movilidad, Seguridad y Protección Vial debe caminar en sendero jurídico distinto al de la Ley de Transporte y la Ley de Vialidad. Aunque se pueda presumir que estas normas son homogéneas, no debemos catalogarlas como un símil, comparten criterios y pautas generales, más no el espíritu que las ve nacer.

2- La ley que presentamos hoy tiene como objetivo primigenio coordinar a las autoridades para reducir muertes y lesiones. Pero también marca las pautas políticas de la nueva forma de concebir el desplazamiento de los ciudadanos. Esta ley es procuradora de vidas, no debe ser, en lo mínimo, un texto de

carácter procesal a excepción de los medios de defensa que naturalmente debe contener toda iniciativa de ley.

3- La definición clara de la jerarquía de movilidad debe quedar clara y creo que eso no debe sujetarse a debate:

I-Primero las 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 pero diferenciado;

IV- Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías,

V- Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

4- La coordinación y el compromiso en la praxis debe ser asumida con responsabilidad. Aquí la simulación genera muertes, por eso hemos propuesto en nuestra iniciativa varios artículos para incentivar y casi exigir a los municipios que tomen decisiones firmes en sus corporaciones. Cuando fui alcalde lo viví:

Me convertí en el enemigo de los que se iban de fiesta. Apliqué la cero tolerancia y siempre lo dije de frente: prefiero que se enojen conmigo, a que sus familias vayan y los entierren.

Del 2016 al 2021 Meoqui fue un referente en el norte del país. Tuvimos una reducción del 50 por ciento de los accidentes y del 60 por ciento de muertes. Debemos darles herramientas jurídicas a los municipios para evitar la gente se nos siga muriendo. Quien opte por relajar las medidas y sanciones por conducir en estado de ebriedad, quien opte por mirar a otro lado, lo único que está haciendo es abrazar la tragedia del pueblo que los llevó al poder. Gobernar es decidir y asumir el papel que nos toca. Por eso ampliamos el capítulo de coordinación entre autoridades para ayudar a los municipios, pero también para pedirles que asuman su responsabilidad.

Si no medimos y si no tenemos metas claras, esta ley se quedará guardada en el cajón de asuntos sin importancia. Movimiento Ciudadano, Morena y el PAN, coincidimos en la urgencia de crear el Sistema Estatal de Información Territorial. Además de la base de datos del INEGI, necesitamos saber dónde hay mayor incidencia, donde ocurren los accidentes, como se deslindan responsabilidad. Por eso vemos con buen ánimo la voluntad de

las fuerzas políticas, es un momento ideal para avanzar con esta ley.

Por último, hemos agregado un capítulo de incentivos a quien haga uso del vehículo compartido para ir a trabajar, proponemos un plan de descuentos a quien use el transporte público, otorgar descuentos en impuestos y derechos a los transportistas que reduzcan contaminantes. Pensamos que urge acabar con los premios al que se rezaga, al contrario, vamos a premiar al que cumple, al que se esfuerza por no contaminar, al que trabaja por ir al corriente y al que cumple la ley.

Con el permiso de mi coordinador y la bancada, sugiero que podamos elaborar un dictamen que aglomere las iniciativas presentadas por todas las fuerzas políticas. Teníamos pensado presentar esta iniciativa la próxima sesión, pero decidimos que fuera en esta para darle un mensaje muy claro a la gente:

Este congreso podrá tener las diferencias naturales que brotan en los sistemas democráticos, pero cuando se trata de la vida de la ciudadanía, estoy seguro que la vamos a defender con entereza y madurez, siempre reconociendo el esfuerzo ajeno, siempre escuchando y respetándonos entre todos.

Sirva esta iniciativa como un modesto, pero sincero reconocimiento a los ciclistas, peatones y conductores que han perdido la vida. El dolor de sus familias podrá encontrar un mínimo alivio con el trabajo en equipo de los grupos parlamentarios del congreso de Chihuahua."

**X.-** Con fecha dieciocho de marzo del año dos mil veintidós, el Diputado Omar Bazán Flores, Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la Sexagésima Séptima Legislatura del Honorable Congreso del Estado, presentó la Iniciativa con carácter de decreto, a fin de crear la Ley Estatal de Movilidad Urbana para el Estado de Chihuahua.

**XI.-** La Presidencia del H. Congreso del Estado, en uso de las facultades que le confiere el artículo 75, fracción XIII de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, el veinticuatro de marzo del año dos mil veintidós, tuvo a bien turnar a quienes integran la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana la Iniciativa de mérito, a efecto de proceder a su estudio, análisis y elaboración del correspondiente dictamen.

**XII.-** La Exposición de Motivos de la Iniciativa en comento, se sustenta básicamente en los siguientes argumentos:

"Toda persona tiene derecho a tener a su alcance sistemas de movilidad y transporte asequibles y adecuados a las necesidades particulares y sociales; así como al desplazamiento por las vías públicas con facilidad, sin obstáculos físicos y de manera segura.

Se entiende por movilidad, la circulación de personas y bienes en un espacio geográfico territorial determinado, que son necesarias para asegurar la subsistencia de cualquier comunidad humana moderna, sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales y a futuro.

La movilidad es una actividad que involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de traslación o utilizando algún tipo de transporte. Es una actividad que responde a una necesidad de la población, pero también un derecho que debe de ejercerse con responsabilidad, debido a que a diario se producen millones de desplazamientos en las zonas urbanas a nivel mundial. 1

Actualmente en México existe un estancamiento de la movilidad urbana, debido a diversos factores relacionados con la mala infraestructura y la calidad de las vías terrestres de comunicación, así como el incremento en el uso de medios de transporte automotor o de combustión, lo cual ha generado una amalgama

de afectaciones a la ciudadanía como es el incremento en los tiempos de traslado, en detrimento de la economía de los ciudadanos.

De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en julio de 2019 existían alrededor de 32 millones de automóviles circulando por calles y carreteras del país, Por su parte el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), resaltó que el número de vehículos en circulación guarda estrecha relación con la velocidad de desplazamiento en la ciudad. Se estima que en la actualidad los desplazamientos alcanzan hasta 15 km por hora en promedio, sin considerar que en horario pico la velocidad disminuye hasta en 6 km por hora, lo anterior significa una velocidad menor a la recomendada en un estacionamiento de 10 km.

En el caso específico del Estado de Chihuahua el mayor problema que en la actualidad se presenta es el uso del camión, El 80 por ciento del parque vehicular de las unidades del transporte colectivo, cuenta con deficiencias físicas o mecánicas, por tratarse de modelos de más de 10 años de antigüedad.

La mayoría de las unidades de transporte son modelos mayores a diez años que son adquiridas a través de remates en diferentes

estados de la unión americana por parte de concesionarios, quienes las acondicionan para operar en la ciudad.

Los concesionarios se resisten a la modernización, debido a la diferencia abismal de precios, ya que mientras una unidad nacional les cuesta de 1.3 a 1.7 millones de pesos, en Estados Unidos la pueden conseguir hasta en 200 dólares, en las subastas, así que prefieren no endeudarse y generar más ganancias.

Uno de los principales problemas que enfrenta el Estado con el transporte es el retraso en la renovación del parque vehicular, sobre todo en Ciudad Juárez que hay un atraso considerable de aproximadamente el 80 por ciento.

Actualmente, Chihuahua capital cuenta con 400 unidades de rutas alimentadoras, de las que se encuentran en servicio 360, que recorren distintos puntos de la ciudad hasta diez veces al día, pero aunado a las condiciones de los camiones, se encuentra la queja cotidiana por la mala operación de estos vehículos, pues los usuarios señalan principalmente, exceso de velocidad por parte de los conductores.

El 14 por ciento de la población de Ciudad Juárez utiliza el servicio de transporte público cuando hace diez años estaba entre 17 y 18%, debido que la gente ha hecho el esfuerzo para comprar un

vehículo, mientras que en la ciudad de Chihuahua se ha mantenido el porcentaje alrededor del 14 por ciento.

Agregó que son los jóvenes, quienes mayormente suelen utilizar el transporte, pues al menos el 50 por ciento de los usuarios, son de la comunidad estudiantil, mientras que el 30 por ciento son adultos de entre los 28 y 50 años y el 20 restante son adultos mayores, por lo que no descarta la posibilidad de que sean los estudiantes, quienes realicen este tipo de actos en contra del transporte.

A partir de estas consideraciones, es que la ciudadanía ha optado por utilizar otros medios de transporte a fin de reducir los problemas antes mencionados, tal es el caso de los vehículos no motorizados o vehículos de movilidad sustentable alternativa, los cuales han sido una opción adicional a los tradicionales vehículos automotor (autobús, automóvil y motocicleta) con el fin moverse más rápidamente, reducir la contaminación y hacer más sustentable la calidad de vida.2

Este tipo de transporte también lo podemos observar en: bicicletas, scooters, patinetas, patines y motonetas eléctricas, entre otros.

Según la definición del World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), la movilidad sustentable es aquella 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 del futuro.

Asimismo, busca proteger a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–, dar valor al tiempo empleado en los desplazamientos, reducir los costes socioeconómicos de cada medio de locomoción y/o garantizar el acceso universal de todos los ciudadanos a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados.

Una de las opciones más viables en este tipo de transporte es el uso de la bicicleta dado que su adquisición es más accesible que cualquier otro medio de transporte, incluso existen sistemas de bicicletas compartidas, además de que es asequible para cualquier edad. De acuerdo con el INEGI, 2.2 millones de mexicanos utilizaron la bicicleta como medio de transporte para trasladarse a sus centros de trabajo.

Debido a esto, es que es importante aumentar la seguridad mediante la actualización de un marco jurídico que contenga y fomente normas, tanto para usuarios de vehículos de movilidad sustentable alternativa, como para automovilistas, a fin de garantizar

condiciones de seguridad mediante un enfoque de prevención de hechos que puedan ser causa de muertes y lesiones.

La evidencia internacional muestra que esta situación podrá remediarse mediante la implementación de una mejor infraestructura ciclista, acompañada por una revisión integral de las reglas de tránsito y de campañas de educación vial para evitar posibles factores de riego o aplicar medidas de prevención, tanto para automovilistas como para ciclistas, como las siguientes medidas propuestas;

Para automovilistas:

1.- Respetar la velocidad.

2.- Mantener una distancia de metro y medio al rebasar a un ciclista.

3.- No utilizar el celular.

4.- Abanderar a un ciclista en caso de que este se encuentre en un puente o paso a desnivel hasta salir de él.

5.- Utilizar las direccionales al doblar en las esquinas.

6.- Cerciorarse de no golpear a un ciclista antes de abrir una puerta.

7.- Respetar los pasos de cebra.

Para ciclistas:

1.- Circular por los carriles exclusivos.

2.- Respetar los señalamientos de tránsito.

3.- No hacer uso de audífonos o aparatos que distraigan al conducir.

4.- Usar casco y ropa con colores vistosos.

5.- Si sales en grupo, trata de mantener el pelotón compacto.

6.- Mantener la trayectoria y hacer los señalamientos con sus brazos según hacia dónde vaya a girar.

7.- Disminuir la velocidad cuando se encuentre cerca un automóvil estacionado.

La difusión de dichas normas, fomenta la cultura vial de todos los usuarios, generando un comportamiento y hábitos más seguros. Por ello, es necesaria la actualización del marco normativo a efecto de garantizar la seguridad de los ciclistas puntualizando en los principales factores de riesgo. En este sentido, se debe de concientizar sobre este nuevo modelo de movilidad urbana sustentable adoptado a nivel internacional, así como en las experiencias de otros países que pueden servir como referencia para la adopción en nuestro país de políticas, planes y legislación en la materia.

Por ello, la presente la iniciativa pretende dar respuesta a la alarma social creada por el incremento de accidentes en los que resultan afectados conductores de vehículos de movilidad sustentable alternativa, facultando al Instituto de Movilidad y Accesibilidad para que cada año realice una campaña de difusión y concientización

relativa a las normas de seguridad y educación vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y de transporte.

Asimismo, los Municipios regularán las normas viales de circulación de estos vehículos con base al análisis de los principales factores de riesgo y prevención de accidentes viales.

Se promueve la educación vial como mecanismo para eliminar los riesgos y accidentes entre los usuarios de vehículos motorizados y no motorizados, así como la incorporación de distintas normas y sanciones relativa a los factores de riesgo mencionados en la presente iniciativa.

Con esta modificación el Estado de Chihuahua contará con un marco jurídico a fin de alcanzar los objetivos planteados en la Agenda 2030 en el caso de garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades:2

3.6 De aquí a 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Se pretende:

Regular la movilidad y el transporte en el Estado, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la

circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal; 3.

Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;

Establecer la coordinación del Estado y los municipios para integrar y administrar el sistema de vialidad y tránsito, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

Establecer los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la cultura y educación vial; y

Implementar preferentemente avances tecnológicos tendientes al mejoramiento del servicio público de transporte en todas sus modalidades, en lo que atañe al cobro de tarifas mediante el

sistema de prepago; a la contratación y pago del servicio a través de medios electrónicos; así como al control vehicular mediante un dispositivo que permita su identificación por radiofrecuencia que en lo futuro sustituya a la placa metálica que actualmente se utiliza para esos efectos. 3

Bibliografías:

La exposición de motivos se fortalece tomándose en cuenta las Leyes existentes en estados de la República mexicana para ser adecuadas a las condiciones del Estado de Chihuahua.

1 Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro.

2. Ley de Movilidad sostenible y accesibilidad para el Estado de Nuevo León.

3. Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco"

**XIII.-** Ahora bien, al entrar al estudio y análisis de las Iniciativas en comento, quienes integramos la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana, formulamos las siguientes:

## CONSIDERACIONES

## I.- Competencia.

Al analizar las facultades competenciales de este Alto Cuerpo Colegiado, quienes integramos esta Comisión de Dictamen Legislativo no encontramos impedimento alguno para conocer de los presentes asuntos.

## II.- Introducción.

Previo al análisis que de los asuntos enumerados, es importante destacar que se revisó sobre el mismo aspecto competencial, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en lo general y en lo particular el contenido y efectos de los artículos 73 y 124, para evitar invasión de esferas competenciales y verificar las facultades concurrentes en la materia, así como el Buzón Legislativo Ciudadano de este Honorable Congreso del Estado, sin que se encontraran comentario u opiniones a ser analizadas en este momento, por lo que procederemos a motivar nuestra resolución.

Las Iniciativas cuyo análisis hoy nos ocupan, proponen en común la expedición de la Legislación en materia de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Chihuahua, así como la protección al ciclista.

**III.-** Con fecha diecisiete de junio del año dos mil veintidós, por acuerdo de quienes integramos esta Comisión, por resultar el medio pertinente, según lo dispuesto por el artículo 105 de la Ley Orgánica de este Poder Legislativo, se instaló la Mesa Técnica en Materia de Movilidad y Seguridad Vial para analizar la propuestas enumeradas en los antecedentes, donde se invitó a diversas dependencias, autoridades, entes públicos de la Administración centralizada y descentralizada, estatales y municipales; tales como: el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), Subsecretaría de Movilidad del Estado, Obras Públicas Municipal, arquitectos, Secretaría de Seguridad Pública del Estado, Ingeniería Vial, Desarrollo y Movilidad Alternativa A.C, Consejo Consultivo de Vialidad, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, así como organizaciones de la sociedad civil, ciudadanas y ciudadanos especialistas en el tema, entre muchos otros.

El 24 de mayo del 2023, tras 38 reuniones y 11 meses, concluyó la mencionada mesa técnica, dando como resultado un proyecto de Decreto que fue a su vez consultado nuevamente entre las diversas autoridades que habrán de operar el tema.

De ese trabajo resultó un documento consistente en 118 artículos, divididos en 12 apartados, que en su conjunto regulan todo lo relativo a la Movilidad y Seguridad Vial en el Estado.

**IV.- Marco Constitucional.**

El artículo 4 constitucional que establece "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad." Es decir, no sólo nuestra Carta Magna reconoce el derecho que toda persona y la colectividad tiene a la movilidad, sino que establece condiciones específicas que deben ser tomadas en cuenta para asegurar el acceso y disfrute de éste, lo cual debe ser observado por las autoridades competentes en la materia.

Asimismo, se facultó al Congreso de la Unión para expedir la legislación pertinente, al realizar la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73, que a la letra señala:

*Artículo 73 . ...*

*I. a XXIX-B ....*

*XXIX-C. 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 esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;*

XXIX-D. a XXXI . ...

**V.- Respecto a la Convencionalidad.**

En el marco del desarrollo de la mesa, y a través de la investigación realizada para este documento se identificaron los tratados internacionales vinculantes y no vinculantes en materia de movilidad de los que el Estado Mexicano es parte, donde destacan los siguientes:

1. Acuerdo de París de 2015;
2. Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo de Escazú 2018);
3. Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible de 2015;
4. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad 2004- 2005;

5. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) de 1992;
6. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD) de 2007; 7. Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972;
8. Declaración de Río en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992;
9. Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948;
10. Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes de 2009;
11. Nueva Agenda Urbana de 2016.

Resulta relevante señalar que existen, además de los instrumentos internacionales referidos en la consideración anterior, resoluciones de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial de las que México es parte.
La resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas A/74/L86 "Mejora de la seguridad vial mundial" que proclama la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo, fortaleciendo las actividades en los planos nacional, regional y mundial en materia de seguridad vial. En este decenio se pidió a los Estados Integrantes llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la

seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los siniestros. Por ello, se emitió un Plan con la finalidad de servir de orientación para facilitar medidas coordinadas y concertadas para el logro de las metas y objetivos de este Decenio.

En este contexto, México es un país firmante de la Declaración de Estocolmo y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la que se refrendó el compromiso para lograr una reducción del 50% en las muertes y lesiones por siniestros viales y se pone un gran énfasis en la promoción de la movilidad activa como estrategia de seguridad vial, para el año 2030.[1]

**VI.- Marco jurídico nacional.**

De acuerdo con lo establecido por la fracción XXIX-C del artículo 73, el 17 de mayo de 2022 fue promulgada la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo artículo Segundo Transitorio dota a las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, en el que deberán

[1] Declaración de Estocolmo, Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020 https:llwww. roadsafetysweden. com/contentassetslb37f0951 c83 7 443eb9661668d5be439e/stockholm- declarationspanish.pdf

aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esa Ley federal.

**VII.- Marco Jurídico Local.**

Relativo al tema, en el orden local no contamos con una Ley estrictamente comparable en relación al objeto pretendido por la Ley General mencionada.

**VIII.- Pertinencia Objetiva.**

La necesidad de la creación de la norma obedece a un mandato Constitucional, trasladado a una Ley General que a su vez mandata la adecuación del marco legal de nuestra entidad. Para lo cual se estimó pertinente la creación de una norma estatal específica, para poder estar en una mejor forma de congruencia con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

**IX.- Razonamiento.**

Para la elaboración del proyecto de Decreto contenido en este documento, emanado de los trabajos relacionados en el marco de los

trabajos de la Mesa Técnica anteriormente mencionada, se tomó en cuenta lo establecido, lógicamente las propuestas de las Iniciativas enumeradas en los antecedentes de este Dictamen Legislativo, la Ley General en la materia, así como la Guía para Armonizar Leyes Estatales con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y el Código Abierto para leyes estatales de movilidad y seguridad vial.

El espíritu con el que esta norma se propone, es para revolucionar los esquemas de movilidad, invirtiendo las prioridades que hasta la fecha consideraban a los automóviles como la prioridad y a las personas peatonas como el fondo de la pirámide de la jerarquía de la movilidad. En la parte alta de esta pirámide invertida ahora estarán las personas peatonas, por varias razones: es el modo de desplazamiento más universal y más vulnerable. Además, es el de menor impacto medioambiental y el más eficiente. La actividad física que conlleva promueve hábitos de vida saludable y menor obesidad. En este colectivo se incluyen, niños, niñas, personas mayores y personas con movilidad reducida por lo que hay que diseñar espacios e itinerarios seguros, accesibles y agradables que "inviten" a caminar a todo el mundo y que interconecten sin barreras físicas los principales centros atractores de movilidad, incluyendo el trabajo y los centros educativos.

En un segundo escalón descendente se sitúa la bicicleta por sus múltiples beneficios respecto a otras otro tipo de vehículos: eficiente, económica, sostenible ambientalmente, saludable, divertida, segura, ocupa poco espacio.

Siguiendo esta lógica, el tercer escalón lo ocupan los transportes colectivos, el transporte público es más eficiente que el automóvil particular, reduce emisiones contaminantes, necesita menos espacio público y ahorra dinero a sus usuarios. Se destaca la intermodalidad entre distintos modos de transporte público y entre estos y los modos blandos (peatones y bicicleta) para facilitar la movilidad puerta a puerta.

En el último escalón de esta norma, se sitúa el vehículo privado a motor en uso individual, si bien no en ningún momento se trata de criminalizar su uso sino de racionalizarlo. Para ello, se priorizan legislativamente alternativas de movilidad atractivas que permitan reducir su cuota modal. Alternativamente se estimula el uso de vehículos eficientes y de bajas emisiones.

**X.- Proceso de Consulta y Participación a Personas con Discapacidad Sobre Medidas Legislativas.**

**Justificación del proceso**

Entre los instrumentos jurídicos de carácter internacional que se deben tener presentes cuando se pretende legislar sobre asuntos o derechos de determinados segmentos poblaciones en lo particular, se encuentra la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. que establece en su artículo 4.3 que "En la elaboración y aplicación de legislación y políticas para hacer efectiva la presente Convención, y en otros procesos de adopción de decisiones sobre cuestiones relacionadas con las personas con discapacidad, los Estados Partes celebrarán consultas estrechas y colaborarán activamente con las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan."

También existen otras fuentes de orden jurídico que impulsan los procesos de consulta y participación de las personas con discapacidad, a fin de permitir su incorporación en la toma de decisiones sobre los asuntos que les atañen, encontrándose entre ellos los siguientes:

A. Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad.

B. Estudio temático de la Relatora Especial sobre los derechos de las personas con discapacidad acerca del derecho de las personas con discapacidad a participar en la adopción de decisiones.

C. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

D. Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua.

**Estándares:**

Los estándares a cumplir para atender la obligación de que las personas con discapacidad sean consultadas, de acuerdo con diversas resoluciones de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, es que su participación debe ser:

A. Previa, pública, abierta y regular, que implica informar de manera amplia, accesible y por distintos medios la manera en que las personas con discapacidad y las organizaciones que las representan podrán participar en el proceso legislativo, debiendo especificarse desde la convocatoria misma los momentos de participación.

B. Estrecha y con participación preferentemente directa de las personas con discapacidad, estándares que se encaminan a que las personas con discapacidad no sean representadas, sino que, en todo caso, cuenten con la asesoría necesaria para participar sin que se sustituya su voluntad, es decir, que puedan hacerlo tanto de forma individual, como por conducto de las organizaciones, además de que también se tome en cuenta a los niños con discapacidad, así como a las organizaciones que representan a las personas con discapacidad.

C. Accesible, que implica la utilización de un lenguaje claro, comprensible, en formato de lectura fácil y adaptadas para ser entendibles de acuerdo con las necesidades por el tipo de discapacidad, por distintos medios, incluidos los sitios web de los órganos legislativos, mediante formatos digitales accesibles y ajustes razonables cuando se requiera, como, por ejemplo, los macrotipos, la interpretación en lengua de señas, el braille y la comunicación táctil. Adicionalmente las instalaciones de los órganos parlamentarios también deben ser accesibles a las personas con discapacidad.

Así mismo, el estándar en comento conlleva el que los órganos legislativos deben garantizar que la iniciativa, los dictámenes

correspondientes y los debates ante el Pleno se realicen con este mismo formato, a efecto de que se posibilite que las personas con discapacidad comprendan el contenido de la iniciativa y se tome en cuenta su opinión, dando la posibilidad de proponer cambios tanto a ésta como durante el proceso legislativo.

Incluso se ha establecido que la accesibilidad también debe garantizarse respecto del producto del procedimiento legislativo, es decir, el decreto por el que se publique el ordenamiento jurídico en el órgano de difusión estatal.

D. Informada, que se encamina al cumplimiento de la obligación de informar de manera amplia y precisa sobre la naturaleza y consecuencia de la decisión que se pretenden tomar.

E. Significativa, lo que implica que en los referidos momentos del proceso legislativo se debata o se analicen las conclusiones obtenidas de la participación de las personas con discapacidad y los organismos que las representan.

F. Con participación efectiva, es decir, que realmente se tome en cuenta su opinión y se analice, sin que se reduzca su intervención a

hacerlos partícipes de una mera exposición, sino que enriquezcan con su visión la manera en que el Estado puede hacer real la eliminación de barreras sociales para lograr su pleno desarrollo en las mejores condiciones.

G. Transparente, que consiste en garantizar la transparencia en la información que generen los órganos estatales, la que aporten las personas con discapacidad y las organizaciones que las representan, así como del análisis y debate de sus aportaciones. En el precedente de donde deriva el presente estándar, se puntualizó que esta obligación no es oponible únicamente ante los órganos formalmente legislativos, sino a todo órgano del Estado Mexicano que intervenga en la creación, reforma, o derogación de normas generales que incidan directamente en las personas con discapacidad.

**Actividades desarrolladas por el Congreso del Estado**

Para ceñirse a los estándares establecidos sobre los procesos de participación, consulta estrecha y de colaboración activa de personas con discapacidad, este Poder Legislativo, a través de sus diferentes áreas y órganos, llevó a cabo las siguientes actividades:

1. La Junta de Coordinación Política aprobó en fecha 29 de junio de 2022 el acuerdo número AJCP/06/2022 , por el que se establecieron los plazos para recabar iniciativas que requirieran ser sometidas al proceso de consulta a personas con discapacidad a llevarse a cabo en el año 2022, determinándose como fecha límite el 15 de julio del año próximo pasado.
2. La Junta de Coordinación Política aprobó en fecha 14 de julio de 2022 el acuerdo número AJCP/07/2022 , por el que se autorizó la realización del proceso de participación, consulta estrecha y de colaboración activa de personas con discapacidad para la elaboración de legislación en el año 2022.
3. La convocatoria difundida mediante la que se invitó a participar en el proceso a que se ha hecho referencia en párrafos precedentes, así como su Anexo identificado con el número I (Uno Romano), que contiene el listado de las iniciativas materia de la consulta (redactado a manera síntesis) y el número de identificación que les fue asignado en el proceso legislativo ordinario, se publicó en el Periódico Oficial del Estado número 59 del 23 de julio de 2022.
4. Mediante Oficio No. LXVII/SALJ/102/2022 de fecha 05 de agosto de 2022, signado por el Secretario de Asuntos Legislativos y Jurídicos del H. Congreso del Estado, se solicitó a la Dirección de Atención a Personas Mayores, Personas con Discapacidad y Prevención a la

Discriminación del Gobierno del Estado de Chihuahua, su colaboración y apoyo para que la información inherente a los eventos y temática de las iniciativas que se han propuesto para reformar diversas leyes, se difundiera entre las personas y organizaciones que participan en el Consejo para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad , a fin de que a su vez hicieran lo propio en los colectivos en que participan.

5. Así mismo, se solicitó otorgar las facilidades necesarias para que el transporte adaptado que depende de la Secretaría de Desarrollo Humano y Bien Común del Estado, proporcionara el servicio de traslado a las personas que así lo requieran para asistir a los eventos relativos al proceso en mención.
6. Como parte de la difusión y cobertura para para el proceso en general, se dispuso en la página web oficial del Congreso del Estado, de un micrositio en el que se pudo tener acceso a la convocatoria, iniciativas, calendarización y sedes de los eventos, horarios y ubicación de los inmuebles en que se llevarían a cabo cada uno de aquellos.

Otros de los elementos utilizados para dar a conocer la información vinculada al proceso en comento, fueron las redes sociales denominadas

Facebook, Twitter e Instagram, además de la cobertura brindada por radio, televisión, prensa escrita y digital.

**Contenido de la convocatoria**

Entre los aspectos que obligada referencia merecen, se encuentra el contenido de la convocatoria que se difundió para invitar a participar en el proceso que nos atañe, en la que se especificó que se encontraba encaminada a las personas con discapacidad, familias con alguna persona con discapacidad, personas que cuidan o atienden a personas con discapacidad, organizaciones de y para personas con discapacidad, y sociedad civil y ciudadanía en general interesada en los derechos de las personas con discapacidad.

También se especificó que el objeto era recabar las opiniones y propuestas de las personas convocadas al proceso, en relación con las iniciativas presentadas referentes a los derechos de las personas con discapacidad y que los cuatro rubros generales que se visualizaron, de manera enunciativa y no limitativa, fueron la accesibilidad, educación inclusiva, inclusión laboral y salud.

Igualmente se puntualizó que las personas participantes podrían abordar algún otro tema de su interés, siempre que se relacionara con cualquiera de los derechos de las personas con discapacidad, aun y cuando no estuviera señalado en el listado anterior.

Así mismo, que las iniciativas objeto de la Consulta, estarían disponibles en el Anexo I de la convocatoria, así como en la Página Web Oficial del H. Congreso del Estado.

Que la dinámica para la recepción de opiniones y propuestas en el proceso de participación, consulta estrecha y de colaboración activa de personas con discapacidad para la elaboración de legislación, sería flexible y podría ser modificada en función de las condiciones o circunstancias existentes al momento de llevar a cabo cada uno de los eventos.

Por lo que atañe a las modalidades de participación, se especificó que podrían ser a través de tres formas, que van desde la presencial para quienes desearan y tuvieran la oportunidad de asistir a los eventos, pasando por la posibilidad de participar por escrito o de manera documental, para finalmente culminar con la modalidad de acceso remoto o videoconferencia.

Con el propósito de tratar de prever los elementos indispensables que propiciaran una mayor comodidad para los asistentes, así como cubrir las necesidades que permitieran proporcionar la información de manera clara, facilitando con ello la comunicación y, en términos generales, garantizar aspectos vinculados a la accesibilidad lato sensu, se visualizó la necesidad de realizar un registro previo que contuviera el nombre completo de la persona, especificando si pertenece a alguna institución, al igual que su sexo, edad, escolaridad, municipio de residencia y si tiene alguna discapacidad. Para tales efectos se dispuso de un correo electrónico, al igual que de un número telefónico con dos extensiones.

Igualmente se previó que las opiniones y propuestas que se formularan por escrito o mediante video, podrían ser entregadas en formato electrónico o físico al Congreso del Estado a partir de la publicación de la convocatoria y hasta las 13:00 horas del día previo a cada evento o incluso durante la realización del mismo.

Para los casos en que se deseara utilizar como forma de participación un video en que se hiciera uso de la Lengua de Señas Mexicana (LSM) se solicitó que preferentemente fuera en formato mp4 para tratar de garantizar la compatibilidad entre los equipos de cómputo y las versiones

de los programas informáticos a utilizar, sin dejar de lado la petición en el sentido de hacer uso de una velocidad moderada al señar, en aras de garantizar una buena comunicación y un mayor entendimiento de lo que la persona participante desea transmitir, expresar o proponer.

Para garantizar una adecuada difusión entre las personas asistentes, se dispuso que el video se transmitiría en el evento respectivo, y se realizaría también una traducción a la Lengua de Señas Mexicana y por escrito, para que forme parte de la memoria del evento.

Para los casos en que se deseara participar mediante acceso remoto a través de videoconferencia, se previó la utilización de la Plataforma Tecnológica Zoom, solicitando informar con 48 horas previas al evento si se requeriría de algún ajuste razonable para la participación de la persona.

Por la importancia que representa la eliminación de las barreras en la comunicación y garantizar con ello la accesibilidad en esta vertiente, se dispuso que la página web del Poder Legislativo Estatal cuente con la herramienta digital denominada INKLUSION, en aras de que no solamente los documentos vinculados al presente proceso, sino la totalidad de los que se generen en el Poder Legislativo puedan ser consultados en versiones

accesibles, como lectura fácil, Lengua de Señas Mexicana, y formato audible.

Así mismo, para abonar al derecho y principio que conlleva la accesibilidad, se dispuso que para los diferentes eventos que se desarrollaron, se contara con personas traductoras que utilizan la Lengua de Señas Mexicana.

En lo que a la calendarización se refiere, originalmente se contemplaron como sedes las ciudades de Chihuahua, Juárez, Delicias, Hidalgo del Parral y Cuauhtémoc con eventos agendados para los días 23 y 26 de agosto, así como 12, 19 y 26 de septiembre, respectivamente, todos de 2022; sin embargo, diversas circunstancias obligaron a modificar la fecha programada para la sede de Hidalgo del Parral, transfiriéndola para el 14 de octubre, así como a llevar a cabo un evento adicional en la Ciudad de Chihuahua el 27 de septiembre del mismo año.

Datos sobre la participación

Respecto a la participación obtenida a lo largo de los seis eventos que se llevaron a cabo en las cinco sedes referidas, se obtuvieron los siguientes resultados generales:

a) Sede Chihuahua, 23 de agosto de 2022. Se instalaron cinco mesas de trabajo, obteniéndose una participación general de veinticinco personas, tres de ellas con discapacidad; una menor de dieciocho años de edad y la denominada Red Integración, Discapacidad y Desarrollo, A.C. que se integra por trece Organizaciones de la Sociedad Civil de las ciudades de Chihuahua y Aldama. Entre las autoridades asistentes se contó con la presencia de la Comisión Estatal de los Derechos Humanos, la Dirección de Atención a Grupos Vulnerables de la Secretaría de Desarrollo Humano y Bien Común y la Dirección de Vialidad.

- Juárez, 26 de agosto de 2022.

Mesas de Trabajo instaladas: 05
Número de Participantes General: 33
Personas con discapacidad que asistieron: 08
Menores de Edad que asistieron: 01
Organizaciones de la Sociedad Civil participantes: 06 (Fundación Unidos por el Autismo, APPNES A.C., CERCC A.C, Fundación Integra A.C., Centro de Estudios para Invidentes A.C., Centro Familiar para la Integración y Crecimiento A. C.)
Autoridades Asistentes: CEDH y DIF Municipal.

- Delicias, 14 de septiembre de 2022.

Mesas de Trabajo instaladas: 04

Número de Participantes General: 38

Personas con discapacidad que asistieron: 06

Menores de Edad que asistieron: 00

Organizaciones de la Sociedad Civil participantes: 0

Autoridades Asistentes: Presidentes Municipales de Delicias y Rosales, Poder Judicial del Estado y CEDH.

- Cuauhtémoc, 26 de septiembre de 2022.

Mesas de Trabajo instaladas: 01

Número de Participantes General: 10

Personas con discapacidad que asistieron: 00

Menores de Edad que asistieron: 00

Organizaciones de la Sociedad Civil participantes: 1(Fundación del Empresariado Chihuahuense A. C.)

Autoridades Asistentes: DIF Estatal, Síndica Municipal de Cuauhtémoc, DIF Municipal de Santa Isabel y CEDH.

- Chihuahua, 27 de septiembre de 2022.

Mesas de Trabajo instaladas: 03

Número de Participantes General: 157

Personas con discapacidad que asistieron: 80

Menores de Edad que asistieron: 02

Organizaciones de la Sociedad Civil participantes: 01 (Fundación Padre Maldonado)

Autoridades Asistentes: Comisión Estatal de los Derechos Humanos, DIF Estatal y Dirección de Atención a Grupos Vulnerables y contra la Discriminación de la Secretaría de Desarrollo Humano y Bien Común.

- Parral, 14 de octubre de 2022.

Mesas de Trabajo instaladas: 02

Número de Participantes General: 19

Personas con discapacidad que asistieron: 04

Menores de Edad que asistieron: 00

Organizaciones de la Sociedad Civil participantes: 01(Amigos con Discapacidad Primer Paso A. C.)

Autoridades Asistentes: Presidente Municipal de Parral, Comisión Estatal de los Derechos Humanos (CEDH), Dirección de Atención a Grupos Vulnerables y contra la Discriminación de la Secretaría de Desarrollo Humano y Bien Común, Universidad Pedagógica Nacional del Estado de Chihuahua (UPENECH).

Los medios a través de los que alternativamente se dio la difusión a la Consulta fueron los siguientes:[2]

I.

| | | |
|---|---|---|
| 11-ag-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid024WrYtF5LvV5S4MkWDcsFms4n3yVRyr5hBMfPa7djS4TXfAUDeNFCmeBMMeTKGd5il&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1557834740794900481?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| | | |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1559550781304578049?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| | Facebook | https://fb.watch/hz7Hf4ktjV/?mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1559590326821654538?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 18-ag-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0HvDMA4BJVLB9gB3hQNG1cMnJpF46rbCC7293Agiu6JytPDpHrUjojvtxamn3bDn6l&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1560288003377041409?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 19-ag-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid033ewmUQGBE5dcovj4suJHbQ5nm2gmyg3XFfWTgdQQ2LywKjEEMzGSnTqVmSaWoYGPl&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1560688657350156289?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 20-ag-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02TqkUW8NXQWqKEZksMKEVJR9PiMAoUTMFLPXDSXLP2wJbEZddvL6aiLsz8kB7YPhKl&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |

[2] Consulta verificable en:

https://www.congresochihuahua.gob.mx/micrositios/consultadiscapacidad/2022/

| | | |
|---|---|---|
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1561116394875265025?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 22-ag-22 | Facebook | https://fb.watch/hz7Q0i05Zv/?mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1561734514304483328?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0YEDAULAU6nuk327BZCmboZKQBYBXeVqVtT7nhJPbztUhoW7tjPon54sm7RUAdD6Vl&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1561922428938244096?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 23-ag-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02crDCQTPEtJ3gYWnf9482VyLT5RTXUDTCWhYt7YNvFpzZse95s9EhmaH8ZffXsQa6l&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1562102870106951680?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| | Facebook | https://fb.watch/hz7U-dpWdK/?mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1562204817077850113?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 24-ag-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02b4a48897rzMpQdspNsLiFxoVsVyjd16zKWchdGxnWaLdddc3m6gknrnxzXuKHhidl&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1562440369588998145?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 25-ag-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02yfdxh9jWwSvShc65XNhgN6pyKo8v2oJbrp9QwKa792Pu2m1vwCBc2Koq1yqH8iRDl&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1562799148512219137?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 7-sep-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0Lz7jkCeAofWZr6sh79dVie3CVst2Ayp47njYHY61EfuALbSPiGNf2FCe9uHq1q5xl&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | | https://fb.watch/hz82qqj_bo/?mibextid=qC1gEa |

| | | |
|---|---|---|
| 14-sep-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0vyMoNMcBsprXaMqnLdX56Y5i4nehML8hfEKstScCdUP1iaS3ghiJSLvwAk7quUqul&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1570135288734953472?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 26-sep-22 | Facebook | https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0De65RbRMEdJRkCckq7aZX7rTwPAThisdy5tQDu7UkwUpUHe9Gu7WXezcUgcLrq8ul&id=100064551408074&mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1574521379545702402?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| 15-oct-22 | Facebook | https://fb.watch/hz8fGEHwkL/?mibextid=qC1gEa |
| | Twitter | https://twitter.com/congresoedochih/status/1581331445905182720?s=46&t=u4AhHh5LtV6dunqciyvmXA |
| Instagram | IG Tv | https://www.instagram.com/tv/ChVCBZ-MVHv/?igshid=YWJhMjlhZTc= |
| | Reels | https://www.instagram.com/reel/ChkTgnNJng1/?igshid=YWJhMjlhZTc= |
| | | https://www.instagram.com/reel/Ch3VpfADqIG/?igshid=YWJhMjlhZTc= |

Notas periodísticas sobre el proceso de participación y consulta a personas con discapacidad:

| Fecha | Tipo | Título de la nota | Testigo |
|---|---|---|---|
| 14 octubre | Digital | Concluye Congreso en Parral con Foros para el Proceso de Participación Activa de Personas con Discapacidad | https://www.elheraldodechihuahua.com.mx/local/parral/concluye-congreso-en-parral-con-foros-para-el-proceso-de-participacion-activa-de- personas-con-discapacidad-9035443.html |
| 14 de octubre | Digital | Concluye Congreso con Foros para el Proceso de Participación Activa de Personas con Discapacidad | https://www.omnia.com.mx/noticia/240543/concluye-congreso-con-foros-para-el-proceso-de-participacion-activa-de-personas- |

A238/A833/A836/A865/GAOR/JRMC/JACM

| | | | |
|---|---|---|---|
| 14 de octubre | Digital | El sol de Parral | https://www.elsoldeparral.com.mx/local/parral/inicia-proceso-de-participacion-para-personas- con-discapacidad-9035496.html |
| 16 de octubre | Digital | Concluye Congreso con Foros para el Proceso de participación Activa de Personas con Discapacidad | https://conexion649.com.mx/concluye-congreso-con-foros-para-el-proceso-de-participacion-activa-de-personas-con-discapacidad/ |
| 02 de diciembre | Digital | Revisan avances de cara a la Reforma Integral a la Constitución | https://diario.mx/estado/revisan-avances-de-cara-a-la-reforma-integral-a-la-constitucion-20221202-1999214.html |
| 14 de octubre | Digital | Concluyen foros de Participación Activa de Personas con Discapacidad | https://netnoticias.mx/estatal/concluyen-foros-de-participacion-activa-de-personas-con-discapacidad/ |
| 26 de agosto | Digital | Analizan iniciativas para establecer leyes a favor de personas discapacitadas | https://diario.mx/juarez/analizan-iniciativas-para-establecer-leyes-a-favor-de-personas-discapacitadas-20220826-1965714.html |
| 17 de octubre | Radio | Foros para el proceso de participación consulta estrecha y de colaboración activa de personas con discapacidad para la elaboración de la legislación | https://monitomx.s3.amazonaws.com/monitomx/2022/10/17/bmSkZJuZEukC9q8doYAwXpuS07wjSIZwPnrW8Sa3.mp3 |
| 14 de octubre | Digital | Concluye Congreso con Foros para el Proceso de Participación Activa de Personas con Discapacidad | http://www.elfronterizo.com.mx/noticia/240543/concluye-congreso-con-foros-para-el-proceso- de-participacion-activa-de-personas- |
| 14 de octubre | Radio | Concluye Congreso con Foros para el Proceso de Participación Activa de Personas con Discapacidad | https://monitomx.s3.amazonaws.com/monitomx/2022/10/14/0R0s4MRfvULRjbuSfLxg2jH5NNcDCuP0g2kQkrye.mp3 |
| 14 de octubre | Digital | Concluye Congreso con Foros para el Proceso de Participación Activa de Personas con Discapacidad | https://elpuntero.com.mx/inicio/2022/10/14/concluye-congreso-con-foros-para-el-proceso-de-participacion-activa-de-personas-con-discapacidad/ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 14 de octubre | Digital | Concluye Congreso con Foros para el Proceso de Participación Activa de Personas con Discapacidad | https://pausa.mx/concluye-congreso-con-foros-para-el-proceso-de-participacion-activa-de-personas-con-discapacidad/ |
| 14 de octubre | Radio | Acude congreso a parral para proceso de consulta a gente con discapacidades | https://monitomx.s3.amazonaws.com/monitomx/2022/10/14/uPtqKtfmVfxwPSEjBZ0tRgTstimExf9uHQvo5qOg.mp3 |
| 29 de sept. | TV | Realiza Congreso consulta estrecha con personas con discapacidad | https://monitomx.s3.amazonaws.com/monitomx/2022/09/29/97wrdI3CbfXH5EE0esVUzLpeJaVDYfj0axMFGcix.mp4 |
| 28 de sept. | Digital | Con gran interés se realizó el 5o Foro de Consulta de Personas con Discapacidad | http://lagaceta.com.mx/2020/2022/09/28/con-gran-interes-se-realizo-el-5o-foro-de-consulta-de-personas-con-discapacidad/ |
| 27 de sept. | Digital | Escuchan propuestas para legislar en pro de personas con discapacidad | https://laopcion.com.mx/local/escuchan-propuestas-para-legislar-en-pro-de-personas-con-discapacidad-20220927-402481.html |
| 27 de Sept. | Digital | Realiza Congreso consulta estrecha con personas con discapacidad | https://www.elheraldodechihuahua.com.mx/local/chihuahua/realiza-congreso-consulta-estrecha-con-personas-con-discapacidad-8953501.html |
| 27 de sept. | Radio | Lleva Congreso foro para personas con discapacidad a Cuauhtémoc | https://monitomx.s3.amazonaws.com/monitomx/2022/09/27/pduTSAmmfFGdKTpfWoztBcb9dHedoR177T83Vrrg.mp3 |
| 27 de sept. | Impreso | Realizan Foro a favor de los discapacitados | ¿?????????????????? |
| 26 de sept. | Impreso | Lleva Congreso foro para personas con discapacidad a Cuauhtémoc | ¿??????????? |
| 26 de sept. | Digital | Realiza Congreso, cuarto Foro de Participación, Consulta Estrecha y de Colaboración Activa de Personas con Discapacidad | https://cuauhtemocdigital.com/notas/4655/realiza-congreso-cuarto-foro-de-participacion-consulta-estrecha-y-de-colaboracion-activa-de-personas-con-discapacidad |

A238/A833/A836/A865/GAOR/JRMC/JACM

| | | | |
|---|---|---|---|
| 26 de sept. | Digital | Realiza Congreso, cuarto Foro de Participación, Consulta Estrecha y de Colaboración Activa de Personas con Discapacidad | https://corredorcomercial.tv/realiza-congreso-cuarto-foro-de-participacion-consulta-estrecha- y-de-colaboracion-activa-de-personas-con-discapacidad/ |
| 26 de sept. | Digital | REALIZA CONGRESO, CUARTO FORO DE PARTICIPACIÓN, CONSULTA ESTRECHA Y DE COLABORACIÓN ACTIVA DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD | https://gbmradio.com/noticia/123860 |
| 26 de sept. | Digital | Realiza Congreso, cuarto Foro de Participación, Consulta Estrecha y de Colaboración Activa de Personas con Discapacidad | https://elresbaladero.com.mx/2022/09/26/realiza-congreso-cuarto-foro-de-participacion-consulta-estrecha-y-de-colaboracion-activa-de-personas-con-discapacidad/ |
| 26 de sept. | Digital | Realiza Congreso, cuarto Foro de Participación, Consulta Estrecha y de Colaboración Activa de Personas con Discapacidad | https://elpuntero.com.mx/inicio/2022/09/26/realiza-congreso-cuarto-foro-de-participacion-consulta-estrecha-y-de-colaboracion-activa-de-personas-con-discapacidad/ |
| 18 de Sept. | Digital | Ciudad Delicias sede del Tercer Foro para el Proceso de Participación y Consulta en materia de | https://elpuntero.com.mx/inicio/2022/09/18/ciudad-delicias-sede-del-tercer-foro-para-el- proceso-de-participacion-y-consulta-en-materia- de-discapacidad/ |
| 15 de Sept. | Impreso | HILO DIARIO: • Pues quiere el PRI volver por sus fueros • La intifada que trae Badía • Mesa de consulta sin convocatoria (Pág | |
| 29 de agosto | Televisión | Foro de participación de personas con discapacidad | https://monitomx.s3.amazonaws.com/monitomx/2022/08/29/mcWdtOT3SLwCg4qtvybYvF3t4b9mnYQa0MpDOma0.mp4 |
| 27 de agosto | Digital | Avanzan en regulación de derechos para la inclusión | https://www.eldiariodechihuahua.mx/estado/avanzan-en-regulacion-de-derechos-para-la-inclusion-20220827-1965910.html |
| 26 de agosto | Digital | Analizan iniciativas para establecer leyes a favor de personas discapacitadas | https://diario.mx/juarez/analizan-iniciativas-para-establecer-leyes-a-favor-de-personas-discapacitadas-20220826-1965714.html |

A238/A833/A836/A865/GAOR/JRMC/JACM

| | | | |
|---|---|---|---|
| 26 de agosto | Digital | Atiende diputada Ozaeta a personas con discapacidad | https://netnoticias.mx/juarez/atiende-diputada-ozaeta-a-personas-con-discapacidad/ |
| 26 de agosto | Digital | Realizan en Juárez segundo foro de consulta a personas con discapacidad | https://netnoticias.mx/juarez/realizan-en-juarez-segundo-foro-de-consulta-a-personas-con-discapacidad/ |
| 23 de agosto | Radio | Inician Foros para el Proceso de Participación, Consulta Estrecha y de Colaboración Activa de Personas con Discapacidad para la elaboración de la Legislación 2022 | https://monitomx.s3.amazonaws.com/monitomx/2022/08/23/ow52NAYGTfAcsJpSHnjm0I6URlKT20m7ptXH23YP.mp3 |
| 23 de agosto | Digital | Aplaude Cuauhtémoc Estrada trabajo del Congreso del Estado para impulsar políticas públicas a favor de las personas con discapacidad | https://elpuntero.com.mx/inicio/2022/08/23/aplaude-cuauhtemoc-estrada-trabajo-del-congreso-del-estado-para-impulsar-politicas-publicas-a-favor-de-las-personas-con-discapacidad/ |
| 23 de agosto | Digital | Inician Foros para el Proceso de Participación | https://www.vozenred.com/2015/notas.php?i=313427 |
| 23 de agosto | Digital | Inician foros para Proceso de Participación, Consulta Estrecha y Colaboración Activa de Personas con Discapacidad | https://www.omnia.com.mx/noticia/233608/inician-foros-para-proceso-de-participacion-consulta-estrecha-y-colaboracion-act |
| 23 de agosto | Digital | Inician Foros de escucha a personas con discapacidad para la elaboración de la Legislación 2022 | https://www.adiario.mx/estado/inician-foros-de-escucha-a-personas-con-discapacidad-para-la-elaboracion-de-la-legislacion-2022/ |
| 23 de agosto | Digital | Inician foros de consulta para la legislación 2022 en favor de personas con discapacidad | https://entrelineas.com.mx/local/inician-foros- de-consulta-para-la-legislacion-2022-en-favor- de-personas-con-discapacidad/ |
| 23 de agosto | Digital | Analizan en foros la inclusión en Chihuahua | https://netnoticias.mx/estatal/analizan-en-foros- la-inclusion-en-chihuahua/ |
| 23 de agosto | Digital | Realiza Congreso Foro de consulta para conformar legislación en materia de discapacidad | https://elpuntero.com.mx/inicio/2022/08/23/realiza-congreso-foro-de-consulta-para-conformar-legislacion-en-materia-de-discapacidad/ |
| 23 de agosto | Digital | Realizaron el Foro de consulta activa de personas de discapacidad | http://tiempo.com.mx/noticia/realizaron_el_foro_de_consulta_activa_de_personas_de_discapacidad/ |

A238/A833/A836/A865/GAOR/JRMC/JACM

| | | | |
|---|---|---|---|
| 19 de agosto | Digital | Definirá Congreso políticas públicas de inclusión | https://www.eldiariodechihuahua.mx/local/definira-congreso-politicas-publicas-de-inclusion-20220819-1963217.html |
| 19 de agosto | Digital | Congreso realizará consulta pública a personas con discapacidad | https://diario.mx/estado/congreso-realizara-consulta-publica-a-personas-con-discapacidad-20220819-1963219.html |
| 16 de agosto | Radio | Se prepara personal de Congreso para proceso de consulta pública a personas con discapacidad | https://monitomx.s3.amazonaws.com/monitomx/2022/08/16/ntyZ03aTDmbTApgheh2AA7FhBn00g9rmCgpB9Lyj.mp3 |
| 16 de agosto | Digital | Se prepara personal de Congreso para proceso de consulta pública a | http://www.rednoroeste.com.mx/estatal/se-prepara-personal-de-congreso-para-proceso-de-consulta-publica-a-personas-con-discapacidad/ |
| 16 de agosto | Digital | Se prepara personal Congreso para el proceso de consulta | https://www.vozenred.com/2015/notas.php?i=312848 |
| 16 de agosto | Digital | Se prepara personal de Congreso para el proceso de consulta pública a | https://www.adiario.mx/estado/se-prepara-personal-de-congreso-para-el-proceso-de-consulta-publica-a-personas-con-discapacidad/ |
| 16 de agosto | Digital | Se prepara Congreso para consulta a personas con discapacidad | https://netnoticias.mx/estatal/se-prepara-congreso-para-consulta-a-personas-con-discapacidad/ |
| 16 de agosto | Digital | Capacitan a Congreso para consulta a personas con discapacidad | http://tiempo.com.mx/noticia/capacitan_a_congreso_para_consulta_a_personas_con_discapacidad_chihuahua_2022/ |

En dicho proceso se consultaron las propuestas objeto del análisis de este Dictamen, teniendo los siguientes resultados:

| SEDE | MESA | ASUNTO | PAR-TICI-PANTE. | COMENTARIO | CONSIDERACIÓN EN EL DECRETO |
|---|---|---|---|---|---|
| **Chihuahua 23/Ago/22** | **A** | **792** | 2 | Que se haga una aplicación (App) para informar en tiempo real | Se incluyó en el artículo 29 |

A238/A833/A836/A865/GAOR/JRMC/JACM

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | a las autoridades de vialidad cuando se cometan infracciones por estacionarse en cajón azul. | |
| | | **833** | 2 | Que se haga una aplicación (App) para informar en tiempo real a las autoridades de vialidad cuando se cometan infracciones por estacionarse en cajón azul. | Se incluyó en el artículo 29 |
| | | **836** | 2 | Que se haga una aplicación (App) para informar en tiempo real a las autoridades de vialidad cuando se cometan infracciones por estacionarse en cajón azul. | Se incluyó en el artículo 29 |
| | | **865** | 2 | Que se haga una aplicación (App) para informar en tiempo real a las autoridades de vialidad cuando se cometan infracciones por estacionarse en cajón azul. | Se incluyó en el artículo 29 |
| | **B** | **865** | 1 | No está de acuerdo con la obligación de los taxistas de transportar personas acompañas | No se aplicó, dado que efectivamente se establece dicha obligación a todo |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | de perros de asistencia. | transporte público en el artículo 93 |
| | | | 3 | No está de acuerdo con la obligación de los taxistas de transportar personas acompañas de perros de asistencia. | No se aplicó, dado que efectivamente se establece dicha obligación a todo transporte público en el artículo 93 |
| | | **792** | 1 | Obligatoriedad a los concesionarios de transporte público de acondicionar la unidad para dar el servicio a personas con discapacidad, además de capacitar y sensibilizar a los concesionarios. | Se aplicó en el artículo 93 |
| | **E** | **836** | 1 | Considerar el servicio de transporte privado. | No se consideró por no ser materia de la Ley. |
| | | | 2 | Se considere en todo el transporte al perro de asistencia. 93 | Se aplicó en el artículo 93 |
| | | | 3 | Se considere la infraestructura en puntos del transporte público tendiente al traslado de las personas con discapacidad. | Se aplicó en el artículo 78 |
| | | **865** | 2 | Se permita el acceso de los perros de asistencia a todos los | Se aplicó en el artículo 93 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | establecimientos públicos y privados. Capacitarse en la cultura de respeto a los perros de asistencia. | |
| **Cd. Juárez 26/Ago/22** | **A** | **792** | 5 | Que se dé a conocer la pirámide de movilidad y que se generen obligaciones para los particulares, sobre todo empresas que utilizan equipos obsoletos. | Es el objeto mismo de la Ley. |
| | | | 2 | Es necesario publicar los avances en esta materia. Apartado | Se aplicó en todo el apartado 4.5 de la Ley. |
| | | | 1 | Que los ingenieros, arquitectos y urbanistas tengan la información necesaria para poder materializar estas propuestas en corresponsabilidad con las autoridades. | Se aplicó en todo el apartado 4.5 de la Ley. |
| | **D** | **865** | 4 | Que se respeten las banquetas y calles por parte d ellos vendedores para facilitar el tránsito de las personas con discapacidad. Que el transporte público facilite el acceso a las personas | Se aplicó en los artículos 76 y 93 respectivamente. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | con discapacidad y se imponga una sanción por incumplimiento. | |
| | | | 7 | Que se genere un recurso para la compra y donación de bastones de orientación y movilidad a las personas con discapacidad. No es materia de la Ley | No es materia de la Ley. |
| | | | 8 | En cuanto al transporte público los concesionarios respeten el espacio de las personas con discapacidad en los vehículos. | Se aplicó en el artículo 93 |
| **Delicias 14/Sep/22** | **A** | | 4 | Propone poner banquetas que tengan una altura promedio. | Se aplicó en el artículo 76 que da pie a su reglamentación. |
| | **B** | **865** | 7 | Regular el transporte de uber y taxi en relación a los perros de asistencia y sillas de ruedas. | Se aplicó en el artículo 93 |
| **Cuauhtémoc 26/Sep/22** | **A** | | | Sin propuestas en la materia. | |
| **Parral 14/Oct/22** | **A** | **865** | 1 | Que el 10% de los taxis sean adaptados para personas con discapacidad. | Se aplicó en el artículo 93 dando pie a su reglamentación. |
| | | | 3 | Cambiar el término "exclusivos" por | No es aplicable dada la coherencia que |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | "necesarios". | debe existir con la Ley General de Movilidad |

**XI.- Conclusión.**

Por lo argumentado en estas Consideraciones, esta Comisión de Dictamen Legislativo, se dio a la tarea de conjuntar todos los elementos recabados durante el estudio y análisis de la propuesta, haciendo uso de todos los insumos que le fueron proporcionados por las voces expertas, la opinión técnica de las instancias que habrán de operar la materia, las y los ciudadanos que aportaron a través de los medios de participación que esta soberanía puso a su disposición, para integrar un proyecto estructurado que contiene los siguientes objetivos:

1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial.
2. Garantizar la participación social efectiva en los programas y proyectos de movilidad.
3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública.
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos.
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras.

6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito.
7. Implementar registros de información en materia de movilidad y seguridad vial.
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público.
9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares.
10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio.

Los objetivos enumerados, contienen acciones concretas reguladas en el Decreto, y son las siguientes:

- Velocidades máximas con base en la Ley General.
- Niveles máximos de alcohol con base en la Ley General.
- Cinturones de seguridad.
- Sistemas de retención infantil.
- Casco para motociclistas.
- Preferencia de paso de peatones.
- Normas de protección a ciclistas.
- Aplicación normas de tránsito (velocidad/alcohol/sujeción/distractores con base en la Ley General).

- Control físico-mecánico y de emisiones de vehículos.
- Participación en planeación, diseño y evaluación de programas y proyectos.
- Sistema de movilidad y seguridad vial.
- Observatorios de movilidad y seguridad vial.
- Programa presupuestal.
- Criterios de movilidad sustentable y segura en presupuestos.
- Instrumentos fiscales.
- Evaluación de proyectos.
- Examen de conocimientos y habilidades para licencia de conducir.
- Suspensión y cancelación de licencias.
- Educación y formación vial.
- Diseño seguro de calles.
- Criterios de diseño de calles.
- Jerarquía de calles.
- Prioridad para peatones y ciclistas.
- Auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial.
- Movilidad de cuidado.
- Dictámenes de factibilidad.
- Registro de Movilidad y Seguridad Vial.
- Sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial.
- Datos abiertos.

- Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito.
- Reconocimiento del costo ambiental y social de la movilidad.
- Función social de las calles y el suelo.
- Programas de control y restricción de vehículos.
- Zonas de tránsito controlado.
- Control y tarificación del estacionamiento en vía pública.
- Control y tarificación del estacionamiento en predios.
- Programas de movilidad empresarial e institucional.
- Impacto de movilidad y seguridad vial.

**XII.-** Por lo anteriormente expuesto, esta Comisión dictaminadora, en los términos antes indicados, somete a consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente proyecto de:

## DECRETO

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua, para quedar en los términos siguientes:

### LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

**1. Disposiciones Generales.**

**Artículo 1.** Objeto de la Ley.

La presente Ley es de orden público, interés social y de observancia general en todo el Estado de Chihuahua, en términos de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 4 de la Constitución Política del Estado de Chihuahua, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad.

La cual se interpretará de conformidad con lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano forme parte y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

**Artículo 2.** Utilidad Pública.

Se considera de interés público para este ordenamiento:

**I.** El control en el tránsito de vehículos particulares, privados y públicos en la infraestructura vial, enfocado a prevenir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito.

**II.** La prestación de servicios de transporte de personas y distribución de bienes, infraestructura y servicios auxiliares.

**III.** El uso de los sistemas de movilidad por todas las personas en condiciones de igualdad.

**IV.** El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad, prevista en la presente Ley.

**V.** La señalización vial, nomenclatura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad.

**VI.** El acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

**VII.** Las políticas, medidas, normas y acciones en materia de seguridad vial, adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones graves y muertes a causa de estos, tales como la infraestructura vial segura, transporte multimodal, las velocidades seguras, los vehículos seguros, las personas usuarias seguras y la atención médica prehospitalaria.

**VIII.** Las demás que señalen otros ordenamientos jurídicos aplicables.

**Artículo 3.** Objetivos.

La presente Ley tendrá por objetivos, los siguientes:

**I.** Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial en el Estado, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, en coordinación con el Sistema Nacional y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.

**II.** Definir mecanismos de coordinación entre las autoridades estatales y municipales y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial.

**III.** Determinar mecanismos y acciones 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 en el Estado.

IV. Definir 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 y acciones en la materia.

V. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad.

VI. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.

VII. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

## 1.1 Derecho a la Movilidad.

**Artículo 4.** El Derecho a la Movilidad.

La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, donde las personas serán el centro del diseño y desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables.
II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad.
III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías.
IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático.
V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial.
VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones.
VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad.
VIII. Dotar progresivamente a todas las comunidades del Estado, con al menos una vía de comunicación terrestre permanente.
IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.

**1.2 Seguridad Vial.**

**Artículo 5.** De la seguridad vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las directrices siguientes:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se

explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores.

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía.

III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidas pasajeras, peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma.

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en sinestros viales, en términos de las leyes aplicables.

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

### 1.3 Principios de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 6.** Principios de movilidad y seguridad vial.

La Administración Estatal y municipal, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. **Accesibilidad.** Garantizar el acceso pleno, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, tanto en zonas urbanas como rurales, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.

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.** Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma.

IV. **Diseño universal.** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de garantizar a todas las personas, independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, el acceso 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.** Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así 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.** El Estado y los Municipios atenderán 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. **Movilidad activa.** Promover ciudades caminables, 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.

X. **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, y el espacio público para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado.

XI. **Participación.** Proporcionar la participación de la sociedad a fin de que se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de creación enfocado en resolver las necesidades de las personas, debiendo sujetarse a lo dispuesto por la Ley de Participación Ciudadana del Estado de Chihuahua.

XII. **Perspectiva de género.** Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la

jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres.

XIII. **Progresividad.** Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía.

XIV. **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.

XV. **Seguridad.** Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

XVI. **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.

XVII. **Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras.

XVIII. **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 del Estado de Chihuahua.

XIX. **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 estatal y municipal, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad.

XX. **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.

XXI. **Principio de Convencionalidad.** Esta Ley se interpretará de conformidad con lo establecido por la Constitución Política del Estado de Chihuahua y los tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento a las personas la protección más amplia.

**1.4 Glosario.**

**Artículo 7.** Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

II. **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el

fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan.

III. **Ajustes razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

IV. **Atención médica prehospitalaria:** Es la otorgada a las personas cuya condición clínica se considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia.

V. **Auditoría de movilidad y seguridad vial:** Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial existente o proyectada, para comprobar sus condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad, a fin de identificar, reconocer y corregir las deficiencias y riesgos.

VI. **Autoridades:** Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre.

VII. **Ayudas técnicas:** Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad.

VIII. **Banqueta:** Área pavimentada entre las edificaciones y las calles o avenidas, destinadas principalmente a la circulación de peatones, la cual debe incluir arbolado, con o sin desnivel respecto al de la vialidad de tránsito vehicular.

IX. **Bases de datos sobre movilidad y seguridad vial:** Las bases de datos de información referente a movilidad que serán alimentadas por

autoridades estatales y municipales para ser integradas en el Sistema de Información Territorial y Urbano.

X. **Calle:** Vía pública ubicada en un centro de población.

XI. **Calle completa:** Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propicia la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento.

XII. **Ciclovía:** Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista, físicamente segregado del tránsito automotor.

XIII. **Ciudades medias:** Aquellas con una población mayor a quinientos mil y menor al millón de habitantes.

XIV. **Congestión vehicular:** La condición de un tramo de vía cuando la demanda vehicular supera su capacidad.

XV. **Conurbación:** Continuidad física y demográfica que forman dos o más Centros de Población.

XVI. **Desplazamientos:** Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad.

XVII. **Desplazamiento inteligente:** Es el uso consciente de múltiples modos de transporte a fin de realizar traslados bajos en huella de carbono o de cero emisiones, de costo reducido en lo económico y personalizados en términos de abarcar destinos de puerta a puerta.

XVIII. **Discriminación por motivos de discapacidad:** Cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de

todos los derechos humanos y libertades fundamentales. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables.

XIX. **Diseño universal:** Es el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten.

XX. **Dispositivo de seguridad:** Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados.

XXI. **Dispositivos de control del tránsito:** Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento.

XXII. **Dispositivos de seguridad vehicular:** Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes.

XXIII. **Educación vial:** Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social.

XXIV. **Enfoque sistémico:** Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados.

XXV. **Especificaciones técnicas:** Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos

de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad.

XXVI. **Estacionamiento:** Lugar de propiedad pública o privada, que se destina a la estancia transitoria o permanente de vehículos.

XXVII. **Estudios de impacto de movilidad:** Los que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus funciones, con el fin de determinar la influencia o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas.

XXVIII. **Examen de valoración integral:** Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus funciones, practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir.

XXIX. **Externalidad:** Los impactos positivos o negativos que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de las personas o bienes, en función del medio de transporte por el que se desplacen y que afecten a terceros, tales como costo-beneficio, emisiones, congestión, siniestros e inequidad en el uso de espacio público.

XXX. **Factor de riesgo:** Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos.

XXXI. **Gestión de la demanda de movilidad:** Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar los desplazamientos.

XXXII. **Gestión de la velocidad:** Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes.

XXXIII. **Gestión de seguridad vial:** Conjunto de políticas, acciones y programas desde el enfoque sistémico, para la reducción de muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito basados en la evidencia científica y buenas prácticas en la reducción de riesgos viales.

XXXIV. **Grupos en situación de vulnerabilidad:** Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad en condiciones de seguridad y accesibilidad vial, como resultado de la desigualdad, y personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión, enumerados en la fracción XXVI del artículo 3 de la Ley General.

XXXV. **Impacto de movilidad:** Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas.

XXXVI. **Infraestructura vial:** Conjunto de elementos físicos interrelacionados entre sí, existentes en las vías públicas que tienen una finalidad de beneficio general, al permitir el mejor funcionamiento de las vías públicas y la imagen urbana.

XXXVII. **Interseccionalidad:** Conjunto de dos o más desigualdades que confluyen en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía.

XXXVIII. **Lengua de señas mexicana:** Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística; forma parte del

patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral.

XXXIX. **Lesión grave:** Aquella derivada de un siniestro de tránsito que amerite una hospitalización superior a veinticuatro horas.

XL. **Ley:** La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua.

XLI. **Ley General:** Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

XLII. **Licencia de conducir:** Documento expedido por autoridad competente mediante acto administrativo, que autoriza a una persona física que demuestre condiciones psicofísicas y legales necesarias; además de aptitudes respectivas y conocimiento regulatorio para conducir un vehículo motorizado.

XLIII. **Motocicleta:** Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por cualquier motor que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar, tanto en zonas pavimentadas como en otras superficies.

XLIV. **Micromovilidad:** Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías a través de vehículos de baja potencia, velocidad, tamaño y peso.

XLV. **Movilidad:** Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de la sociedad.

XLVI. **Movilidad activa o no motorizada:** Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados.

XLVII. **Movilidad del cuidado:** Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de

cuidados de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas.

XLVIII. **Nivel de servicio:** Medida de desempeño que representa la calidad del servicio de cada uno de los modos de movilidad.

XLIX. **Observatorios:** Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial.

L. **Personas con discapacidad:** Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás.

LI. **Perro de asistencia:** Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad.

LII. **Personas con movilidad limitada:** Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser necesariamente una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio.

LIII. **Persona conductora novel:** Aquella persona que, sin importar la edad, comienza a conducir.

LIV. **Persona peatona:** Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada, utiliza ayudas técnicas para desplazarse; incluye a personas menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado.

LV. **Permisionario:** Persona física o moral autorizada por la autoridad pertinente para prestar servicios de autotransporte de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas u objetos, o para operar o explotar servicios auxiliares, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal.

LVI. **Persona usuaria:** La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad.

LVII. **Personas usuarias vulnerables:** Niñas y niños menores de doce años, personas mayores y personas con movilidad limitada, usuarias de vehículos de dos y tres ruedas.

LVIII. **Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**: Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno.

LIX. **Proximidad:** Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos.

LX. **Seguridad vehicular:** Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito.

LXI. **Seguridad vial:** Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito.

LXII. **Sensibilización:** Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera y las posibles soluciones propuestas.

LXIII. **Sensibilización de género:** Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género.

LXIV. **Señalización:** Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente.

LXV. **Servicio de transporte público:** Actividad a través de la cual el Gobierno del Estado, en coordinación con los Municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de las y los pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción.

LXVI. **Servicios auxiliares:** Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta Ley y sus reglamentos, y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares.

LXVII. **Siniestro de tránsito:** Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que deben prevenirse y sus efectos adversos atenuarse.

LXVIII. **Sistema Estatal:** Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

LXIX. **Sistema de Información Territorial y Urbano:** Instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

LXX. **Sistema Nacional:** El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

LXXI. **Sistemas de movilidad:** Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad,

cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público.

**LXXII.** **Sistemas de retención infantil:** Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo.

**LXXIII.** **Sistemas seguros:** Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras.

**LXXIV.** **Soluciones basadas en la naturaleza:** Acciones para proteger, gestionar de forma sostenible, y restaurar los ecosistemas naturales o modificados, que abordan los desafíos sociales de manera efectiva y adaptativa, proporcionando simultáneamente beneficios para el bienestar humano y la biodiversidad.

**LXXV.** **Transversalidad:** Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo.

**LXXVI.** **Vehículo:** Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes.

**LXXVII.** **Vehículo motorizado:** Vehículo de transporte terrestre de personas o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, o eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora.

**LXXVIII.** **Vehículo no motorizado:** Vehículo de tracción humana, incluye a aquellos asistidos por motor eléctrico de baja potencia, no

susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad.

LXXIX. **Velocidad de operación:** Rango de velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito.

LXXX. **Vía:** Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos.

LXXXI. **Vía pública:** Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario.

LXXXII. **Vía recreativa:** Vía pública con acceso temporalmente restringido a la circulación de vehículos motorizados para formar una red de vías libres y seguras, donde personas peatonas y ciclistas realicen actividad física, deporte o participen en actividades recreativas y/o culturales.

LXXXIII. **Vialidad:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana.

LXXXIV. **Víctima de siniestro de tránsito:** Personas físicas que hayan sufrido algún daño físico, mental o emocional, como consecuencia de un siniestro de tránsito. Se considerarán víctimas indirectas a los familiares o aquellas personas físicas a cargo de la víctima directa que tengan una relación inmediata con ella.

LXXXV. **Zonas de gestión de la demanda:** Polígono en el que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes y/o tamaño, a cambio del pago de una tarifa, el uso de sistemas de control vial y regulación del tránsito a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

LXXXVI. **Zona Metropolitana:** Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica,

conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo estatal.

LXXXVII. **Violencias de género:** Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

**2. Jerarquía de la movilidad y la seguridad vial.**

**Artículo 8.** Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones y recursos presupuestales en materia de movilidad y la seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, y estarán determinadas por los beneficios sociales y ambientales que generen en términos de eficiencia en el traslado de personas y bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias de acuerdo con la jerarquía de la movilidad siguiente:

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, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades con un enfoque equitativo pero diferenciado.
IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías.
V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades estatales y municipales establecerán, en sus respectivos reglamentos, el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes, en el ámbito de sus facultades, deberán privilegiar el financiamiento y las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

## 2.1 Enfoque Sistémico y de Sistemas Seguros.

**Artículo 9.** Enfoque Sistémico y de Sistemas Seguros.

Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del Estado, 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, los cuales deben seguir los criterios siguientes:

I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles.

II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de todas las personas, haciendo énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad.

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones.

IV. Evitar la conducción de cualquier tipo de vehículo por encima de los límites de concentración de alcohol establecidos en la presente Ley, y exigir el uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos para motocicletas.

V. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte.

VI. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema.

VII. Reconocer y garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y los demás derechos de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas, en la Constitución Política del Estado de Chihuahua y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como en la Ley de Víctimas para el Estado de Chihuahua.

VIII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá

incorporar el conocimiento generado a nivel nacional y/o internacional.

IX. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación.

El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

**Artículo 10.** Elementos del sistema seguro.

A fin de prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices en todas las normas, políticas y acciones que adopten:

I. **Atención médica prehospitalaria:** Las autoridades competentes deberán establecer un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en sinestros viales, en términos de las leyes aplicables.

II. **Infraestructura segura:** Espacios viales predecibles que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores.

III. **Personas usuarias seguras**: Las personas usuarias, en especial las conductoras de vehículos están obligadas a cumplir con las normas viales y tomar medidas para mejorar la seguridad vial.

IV. **Seguimiento, gestión y coordinación:** Las autoridades competentes deberán establecer las estrategias necesarias para el fortalecimiento

de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

V. **Velocidades seguras:** Las velocidades de desplazamiento se deben adaptar a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía, y las personas conductoras están obligadas a comprender y cumplir los límites de velocidad.

VI. **Vehículos seguros:** Los vehículos deben contar con dispositivos de seguridad vial, que prevengan colisiones y protejan a las personas usuarias, incluidas pasajeras, peatonas, ciclistas y demás personas usuarias, en caso de ocurrir una colisión.

## 2.2 Criterios de la movilidad y seguridad vial.

**Artículo 11.** Criterios de la movilidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin necesidad de adaptación diseño especializado, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, debiendo para tal efecto respetar los siguientes criterios:

I. **Ajustes razonables:** Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

II. **Control de externalidades:** Las autoridades estatales y municipales aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad, la salud de las personas y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, específicamente la congestión vehicular, contaminación del aire, emisión de gases de efecto invernadero, choques y atropellamientos viales, autos no seguros en circulación y efectos en la salud por la falta de actividad física.

III. **Las autoridades estatales y municipales:** En el ámbito de sus competencias, promoverán que en el mercado de servicios de movilidad y el uso de la infraestructura vial, los precios reflejen el costo de las externalidades y para reducir las distorsiones de los precios podrán aplicar subsidios u otros mecanismos que consideren adecuados

IV. **Diseño universal:** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.

V. **Perspectiva de género:** El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género. Para ello, las autoridades estatales y municipales deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres considerando su interseccionalidad en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad, además de:

   A. 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, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.

**B.** Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

**C.** Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial, los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

**VI. Pluriculturalidad y multilingüismo:** El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad, además de procurar que la información se exprese en las lenguas de uso en el Estado, incluyendo la lengua de señas.

**VII. Prioridad en el uso de la vía:** El sistema de movilidad debe garantizar el uso y distribución equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

**Artículo 12.** Accesibilidad.

Las autoridades competentes, en el ámbito de sus atribuciones, deberán garantizar, tanto en zonas urbanas como rurales, que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento, de género, edad, o cualquier otra condición, asequibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, de acuerdo a:

**I.** Uso equiparable y flexible que se adapta a cualquier persona usuaria.

**II.** Simple e intuitivo, fácil de entender para cualquier grupo de edad, lengua o condición socioeconómica.

**III.** Información perceptible, para cualquier persona usuaria.

**IV.** Tolerancia al error, minimizando el riesgo de siniestro.

**V.** Que exija poco esfuerzo físico y favorezca el uso eficaz y controlable.

**VI.** Tamaño de espacio apropiado para el acceso y movilidad de cualquier persona usuaria.

**VII.** Uso de señalizaciones que permitan el entendimiento y movilidad para todas las personas.

**VIII.** Accesibilidad Física. El sistema de movilidad debe de estar al alcance físico de todas las personas, delimitado una distancia geográfica razonable para la satisfacción de sus necesidades básicas, para personas con discapacidad que utilizan silla de ruedas, personas invidentes, niñas, niños y adolescentes, o personas con una estatura menor a 1.35 metros, personas mayores, ello con la finalidad de resguardar la seguridad física de las personas con mayor

vulnerabilidad y disminuir el riesgo en caso de colisión o desaceleración del vehículo.

**Artículo 13.** Mínimos en la Reglamentación.

Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

**I.** Que los servicios de transporte y su intermodalidad prevean vehículos y entornos con diseño universal 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.

**II.** Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras.

**III.** Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente.

**IV.** Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

**Artículo 14.** Eficiencia.

Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

**Artículo 15.** Sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

**Artículo 16.** Políticas.

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.

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, entre otras.

Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades estatales y municipales, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

**Artículo 17**. Calidad.

El Sistema de Movilidad debe prestarse en todo momento con altos estándares de calidad tanto en las diversas modalidades que oferte, como en los servicios, infraestructura y equipamiento que lo componen, privilegiando la asequibilidad, confiabilidad, pertinencia y seguridad.

El Sistema de Movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad, asequibilidad y accesibilidad, que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

**Artículo 18.** Inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo, asequible e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, de género, edad u otra.

Las autoridades estatales y municipales procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

**3. Autoridades.**

**Artículo 19.** Las Autoridades.

Son autoridades estatales en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, las siguientes:

**I.** La persona que ocupe la Titularidad del Poder Ejecutivo del Estado.
**II.** La Secretaría General de Gobierno.
**III.** La Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.
**IV.** La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
**V.** La Secretaría de Seguridad Pública.
**VI.** La Secretaría de Salud, con apoyo del Secretariado Técnico del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes.
**VII.** La Secretaría de Hacienda.
**VIII.** Las dependencias o entidades competentes del Poder Ejecutivo del Estado de Chihuahua.
**IX.** Los Municipios, a través de las dependencias competentes.
**X.** Los Institutos de Planeación, Consejos Consultivos de Vialidad de los Municipios y los de carácter metropolitano.

**Artículo 20.** Atribuciones del Poder Ejecutivo del Estado.

Corresponde a la persona que ocupe la titularidad del Poder Ejecutivo del Estado, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

**I.** Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley.

**II.** Conducir la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial,en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal.

**III.** Celebrar convenios de coordinación con la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios, para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el Estado.

**IV.** Celebrar los instrumentos jurídicos, así como coordinar y promover las acciones necesarias con los sectores público, privado y social, así como con instituciones académicas y grupos empresariales, que contribuyan a los objetivos de la presente Ley.

**V.** Proponer ante el Sistema Estatal, por conducto de la dependencia que corresponda, las normas técnicas y demás disposiciones jurídicas de carácter general.

**VI.** Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado para el cumplimiento del objeto previsto en la presente Ley.

**VII.** Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen.

**VIII.** Designar a la persona que integrará el Sistema Nacional.

**IX.** Fomentar la participación del sector social en la materia.

**X.** Las demás que señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 21.** Atribuciones de la Secretaría General de Gobierno.

Corresponde a la Secretaría General de Gobierno, por conducto de la Subsecretaría de Transporte, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

**I.** Formar parte del Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el artículo 36 del presente ordenamiento.

**II.** Aplicar las medidas necesarias en materia de servicio de transporte público estatal para el cumplimiento de esta Ley.

**III.** Participar, en coordinación con quienes integran el Sistema Estatal, en la realización de manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de homologar las disposiciones al orden nacional.

**IV.** Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del servicio de transporte público estatal.

**V.** Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad, seguridad vial y educación vial, relacionadas con la regulación del servicio de transporte público estatal.

**VI.** Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades estatales en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial.

**VII.** Participar en conjunto con quienes integran el Sistema Estatal, en la elaboración de Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de transporte y de la vía.

**VIII.** Asistir al Sistema Estatal en lo referente al registro de personas conductoras y operadoras de servicio de transporte público estatal para los efectos de esta Ley, en los términos del Registro Estatal de Transporte regulado por la Ley Transporte del Estado de Chihuahua.

**IX.** Asesorar al Sistema Estatal en la elaboración de protocolos para la interposición de quejas o denuncias de irregularidades en la prestación del servicio de transporte público estatal.

**X.** Vigilar el cumplimiento respecto a horarios e itinerarios en las modalidades de transporte correspondientes, así como la aplicación de exámenes físicos, psicológicos y toxicológicos a las personas conductoras de los vehículos del servicio de transporte para comprobar la idoneidad de los mismas, para la prestación del servicio.

**XI.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 22.** Atribuciones de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, las siguientes atribuciones:

**I.** Formar parte del Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el artículo 36 de la Ley.

**II.** Fomentar una cultura de movilidad sostenible en el orden estatal, incentivando el uso de alternativas de movilidad activa, así como definir acciones y estrategias para un transporte accesible que permita la libre movilidad e inclusión de toda persona.

**III.** Promover, en conjunto con el Sistema Estatal y dependencias competentes en materia de movilidad en el Estado, los programas, acciones e instrumentos que propicien una cultura para la accesibilidad y movilidad segura y sostenible.

**IV.** Elaborar, actualizar o compilar análisis, diagnósticos, estudios e información para diseñar o evaluar leyes, políticas, planes, mecanismos y acciones necesarios en materia de movilidad y seguridad vial, en conjunto con integrantes del Sistema Estatal y de conformidad con lo establecido en la presente Ley.

**V.** Habilitar la información disponible contenida en el SIGECH para su consulta.

**VI.** En coordinación con el Sistema Estatal, promover la aplicación de los lineamientos, normas vigentes y dar continuidad con las estrategias relacionadas a la movilidad urbana sostenible, la accesibilidad universal y seguridad vial de Planes Sectoriales de Movilidad Urbana Sostenible (PSMUS) o Planes Sectoriales de Accesibilidad y Movilidad Urbana Sostenible (PSAMUS) en todos los centros de población del Estado, así como gestionar su elaboración, actualización o ampliación, en las ciudades con población menor a 100 mil habitantes.

**VII.** Dar seguimiento, en coordinación con el Sistema Estatal, a las etapas para la construcción de la infraestructura, equipamiento o instalación de mobiliario para las personas operadoras y usuarias del transporte público y movilidad activa, de acuerdo a las estrategias propuestas en los instrumentos de planeación y/o estudios de movilidad de cada centro de población.

**VIII.** Constituirse como conducto del Sistema Estatal para la gestión de los recursos previstos por la fracción III del artículo 35 de esta Ley.

**IX.** Promover la incorporación de proyectos de movilidad activa en los Planes de Desarrollo Urbano de los Centros de Población.

**X.** En conjunto con el Sistema Estatal, elaborar los estudios y proyectos ejecutivos de infraestructura ciclista integrada a otros medios de transporte en los principales centros de población y ciudades medias del Estado.

**XI.** Promover la elaboración y/o actualización de los instrumentos de planeación urbana y ordenamiento territorial, fomentando los modelos de crecimiento compacto y ordenado, con una movilidad urbana sustentable.

**XII.** 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.

**XIII.** Promover en el Sistema Estatal, la construcción de obras para infraestructura y equipamiento, así como la implementación prioritaria de acciones sobre el espacio público y la movilidad, a nivel regional y metropolitano para transporte con criterio de multimodalidad.

**XIV.** Participar, en coordinación con quienes integran del Sistema Estatal, para establecer instrumentos y mecanismos que garanticen la movilidad universal, previstos por la fracción XI del artículo 35 de la presente Ley.

**XV.** Diseñar sistemas de movilidad que promuevan la inclusión, por medio de la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y mobiliario urbano que se requiera en polígonos urbanos y poblaciones en condición de vulnerabilidad.

**XVI.** Desarrollar, diseñar, promover e impulsar programas y acciones que tengan como objetivos el establecimiento de sistemas de transporte público de alta eficiencia energética y menos dañinos a la salud humana y perjudiciales con el ambiente; procurando la disminución del consumo de combustibles fósiles, alta generación de contaminantes y de gases de efecto invernadero.

**XVII.** Implementar las medidas establecidas en el Programa Especial de Cambio Climático (PECC), para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, y disminuir la vulnerabilidad de la población ante los efectos del cambio climático.

**XVIII.** Elaborar proyectos sobre nuevas políticas de movilidad urbana sostenible y de prevención de siniestros viales, mejores condiciones para desplazamiento y uso intensivo de los sistemas de transporte público, vehículos no motorizados y desplazamientos de personas

peatonas con base en la jerarquía establecida por la pirámide de la movilidad.

**XIX.** Establecer en los diseños y construcciones de los conjuntos urbanos y fraccionamientos a su cargo, la red vial de acuerdo con los principios de movilidad urbana sostenible, involucrando características como: Circulación diferenciada para personas peatonas, transporte no motorizado, factibilidad para servicio de transporte público con zonas seguras de abordaje y descenso, tomando en consideración, las condiciones básicas de accesibilidad universal establecidas en las Normas Oficiales Mexicanas.

**XX.** Ejecutar acciones urbanas de acuerdo con los principios de movilidad urbana sostenible y accesibilidad, a partir de estudios de la red de movilidad, equipamiento y mobiliario existente y proyectado, asegurando la accesibilidad universal en todos los edificios públicos, definiendo las zonas de carga y descarga de productos, así como los estacionamientos requeridos que deberán ubicarse dentro de los predios.

**XXI.** Prever, en lo que le corresponde al ámbito de sus atribuciones, en relación con el objeto de esta Ley y los principios que la rigen, que todos los planes de desarrollo territorial o urbano contengan los siguientes elementos: Estrategias para el crecimiento, tomando en cuenta la preeminencia de la movilidad motorizada, no motorizada y accesibilidad universal.

**XXII.** Realizar, en coordinación con el Sistema Estatal, estudios, investigaciones y políticas públicas para el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, en poblaciones urbanas y rurales, para adecuación de los espacios públicos, la infraestructura, el equipamiento y los servicios en los centros de población, donde se deberá garantizar la seguridad, libre tránsito y accesibilidad universal.

**XXIII.** Suscribir, en coordinación con el Sistema Estatal, convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicos y privados, a efecto de realizar planes, proyectos, programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de recuperación, mantenimiento y defensa del espacio público para uso comunitario, la movilidad activa, libre tránsito y fácil acceso a las personas con discapacidad y en situación vulnerable, integración de los sistemas de transporte y la seguridad vial.

**XXIV.** Realizar programas y campañas para fomentar una nueva cultura de movilidad segura y activa a fin de promover la seguridad vial.

**XXV.** Emitir recomendaciones sobre la dotación de las obras de infraestructura, espacio público, equipamiento urbano, instalaciones básicas de mobiliario urbano, y movilidad, para el desarrollo de las regiones del Estado, para lo cual deberá coordinarse con las autoridades correspondientes de los Municipios, así como con otras dependencias, entidades o el sector privado.

**XXVI.** Prohibir o sancionar la obstrucción de la vía pública.

**XXVII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 23.** Atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, las siguientes atribuciones:

**I.** Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el artículo 36 del presente ordenamiento.

**II.** Participar, en coordinación con quienes integren el 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 de orden nacional.

**III.** Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

**IV.** Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte estatal.

**V.** Promover, en apego al artículo 4 de esta Ley, que todas las comunidades cuenten con una vía de comunicación terrestre permanente.

**VI.** Apoyar al Sistema Estatal en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte estatal.

**VII.** Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades estatales en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial.

**VIII.** Apoyar a las autoridades competentes en la realización de campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito.

**IX.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 24.** Atribuciones de la Secretaría de Seguridad Pública.

Corresponden a la Secretaría de Seguridad Pública, las siguientes atribuciones:

**I.** Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el artículo 36 del presente ordenamiento.

**II.** Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios con otras autoridades, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley.

**III.** Suscribir, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones nacionales e

internacionales públicos y privados, a efecto de realizar planes, proyectos, programas de educación, capacitación y concientización en materia de vialidad y seguridad vial.

**IV.** Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud del Estado, en las vías de su competencia.

**V.** Coadyuvar con los Municipios en el control de la movilidad cuando así corresponda, preservando el orden y la seguridad vial con base en el enfoque de sistemas seguros.

**VI.** Coadyuvar con los Municipios en la implementación de programas de seguridad vial, cuando así corresponda, en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral.

**VII.** Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad.

**VIII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 25.** Atribuciones de la Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

**I.** Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el artículo 36 del presente ordenamiento.

**II.** Proporcionar a las autoridades estatales y municipales competentes, los datos que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley.

**III.** Elaborar e implementar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito.

IV. Elaborar e implementar programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito.

V. Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de víctimas de siniestros de tránsito.

VI. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a las personas usuarias de la vía pública en materia de siniestros de tránsito.

VII. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia.

VIII. Concentrar para su registro e informar y alimentar mensualmente en las plataformas respectivas de donde será recopilado por el Sistema de Información Territorial y Urbano, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia, la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito, la cinemática del trauma, el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones; de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 26.** Atribuciones de la Secretaría de Hacienda del Estado.

Corresponden a la Secretaría de Hacienda, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el artículo 36 del presente ordenamiento.

II. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas, para cumplir con el objetivo de la presente Ley.

III. Implementar instrumentos fiscales, regulatorios y tarifarios que tengan por objeto reducir, controlar y compensar los costos sociales y ambientales de la movilidad.

IV. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para el transporte público, la movilidad no motorizada y la seguridad vial.

V. Otorgar apoyos económicos para realizar proyectos de infraestructura de seguridad vial, que sean consistentes con los distintos planes y programas en la materia, en cofinanciamiento con las autoridades locales y propiciando la participación de la inversión privada.

VI. Priorizar en los presupuestos las acciones en materia de movilidad y seguridad vial, de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad.

VII. Evaluar los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, teniendo como base los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.

VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 27.** Atribuciones de las autoridades municipales.

Corresponden a los Municipios, las siguientes atribuciones:

I. Proporcionar la información para mantener actualizado el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el artículo 36 del presente ordenamiento.

II. Formular, conducir y evaluar la política municipal en materia de movilidad, seguridad vial y sostenibilidad, en concordancia con lo previsto en esta Ley, el Plan Estatal de Desarrollo, a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal.

III. Coadyuvar con las autoridades estatales en la instrumentación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

**IV.** Coordinarse con otros Municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en programas en materia de movilidad, seguridad vial, y los demás que de estos deriven.

**V.** Gestionar y administrar recursos para ejecutar acciones enfocadas a garantizar el derecho a la movilidad y la gestión de la seguridad vial.

**VI.** Elaborar, evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad y seguridad vial.

**VII.** Diseñar y ejecutar, en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal, así como la promoción, construcción, mantenimiento y vigilancia de la infraestructura ciclista en los términos de la presente Ley.

**VIII.** Llevar a cabo el control de la movilidad cuando así corresponda, preservando el orden y la seguridad vial con base en el enfoque de sistemas seguros.

**IX.** Implementar programas de seguridad vial, cuando así corresponda, en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral.

**X.** Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a las vías de su competencia, vigilando que, en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para tal efecto.

**XI.** En la construcción de las obras, en el ámbito de su competencia, colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la infraestructura dedicada a la movilidad en sus demarcaciones territoriales.

**XII.** Vigilar, en el ámbito de su competencia, que las dependencias o particulares que realicen trabajos o eventos en las aceras impidiendo la movilidad peatonal, coloquen dispositivos que permitan la circulación de personas peatonas con comodidad y seguridad por el arroyo vehicular.

**XIII.** Elaborar y operar programas para fomentar la movilidad activa, el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta y la micromovilidad dentro de sus respectivos territorios.

**XIV.** Realizar los operativos de alcoholimetría, en el ámbito de su respectiva competencia.

**XV.** Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad vial y vehicular.

**XVI.** Las demás que les otorgue la presente Ley.

**3.1 Coordinación interinstitucional.**

**Artículo 28.** Convenios de coordinación y de colaboración.

El Estado y los Municipios podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de convenios con la Federación, Estados o Municipios de otras entidades federativas, en materia de movilidad y seguridad vial. De la misma manera tendrá colaboración con la ciudadanía, organizaciones sociales, empresariales, educativas, con organismos de la sociedad civil, instituto de investigación científica o tecnológica atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

**Artículo 29.** Coordinación con la ciudadanía.

Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los Municipios que lo conforman podrán suscribir, además, convenios de coordinación y colaboración con la ciudadanía, organizaciones sociales, empresariales, educativas, con organismos de la sociedad civil, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones y con la sociedad en general en la materia, así como establecer sistemas de denuncia en tiempo real a través de aplicaciones o portales electrónicos accesibles.

**Artículo 30.** Coordinación metropolitana.

La planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas, deberá realizarse 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 Chihuahua o, en su caso, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**3.2 Apertura y ciudadanización.**

**Artículo 31.** Apertura social

En todas las decisiones, acciones y planeaciones de las autoridades, previstas por esta Ley, deberá procurarse la apertura a la participación social a través de organizaciones de la sociedad civil, agrupaciones y redes ciudadanas.

**Artículo 32.** Serán sujetas a participación las Organizaciones de la Sociedad Civil, Agrupaciones y Redes, previstas en el artículo 4 de la Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil, Agrupaciones y Redes del Estado de Chihuahua.

**3.3 Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.**

**Artículo 33.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Estatal es el órgano operativo encargado de la Movilidad en el Estado de Chihuahua, integrado por dependencias y entidades de la

administración pública estatal, los ayuntamientos de los Municipios del Estado y ciudadanía.

**Artículo 34.** Objeto.

El Sistema tiene por objeto:

I. Encargarse de la operatividad de la movilidad en el Estado.
II. Desempeñarse como la instancia que propicie la sinergia, comunicación, coordinación, colaboración y concertación en la política estatal de la movilidad y seguridad vial.
III. Fomentar la aplicación transversal de políticas públicas para la movilidad y seguridad vial entre las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias.
IV. Fomentar la planeación, coordinación, vinculación y concordancia entre los programas, acciones e inversiones del gobierno federal, estatal y municipal, a través de los instrumentos que definan las políticas públicas en materia de movilidad, ya sea que se desprendan de esta Ley o de las normatividades específicas en materia de planeación.

**Artículo 35.** Atribuciones.

El Sistema Estatal tendrá las siguientes atribuciones:

I. Fortalecer la seguridad vial.
II. Administrar y operar el Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.
III. Gestionar los recursos federales, estatales y/o municipales para la elaboración de estudios, proyectos y/o construcción de obras de infraestructura, equipamiento y provisión de mobiliario para la integración de los diferentes tipos y sistemas de movilidad.

IV. Promover las normativas vigentes dispuestas para la modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura y accesible.

V. Coordinar e impulsar la armonización normativa en los ayuntamientos del Estado.

VI. Fomentar el desarrollo de ciclovías.

VII. Incentivar a los ayuntamientos para la estricta aplicación de la Ley.

VIII. Promover la participación de la sociedad en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial.

IX. Revisar la actualización de la información disponible contenida en el Sistema de Información Geográfica del Estado de Chihuahua, para su consulta.

X. Alimentar el Registro Estatal.

XI. Promover los instrumentos y mecanismos que garanticen la movilidad universal en Municipios y zonas metropolitanas, mediante: diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas públicas y programas de movilidad, donde se considere, incorporando la perspectiva de género, disminución o restricción de congestión vehicular, integración de sistemas de transporte, disminución de emisiones de gases efecto invernadero, generación de zonas para estacionamiento vecinal, incorporación de horarios escalonados para estacionamiento, prohibición de estacionamientos en vía pública, estímulos al uso de vehículos no motorizados, restricción a la circulación de vehículos de carga, y tasación diferencial de tributos relacionada con el uso de vehículos motorizados.

XII. Formular y aprobar el Programa Estatal.

XIII. Emitir el reglamento interno que regule sus funciones y el reparto de sus atribuciones entre quienes lo integran.

XIV. Evaluar y actualizar cada año el Programa Estatal.

**XV.** Promover que los servicios de transporte público y privado, tanto de personas pasajeras como de carga, se desarrollen en esquemas de sistemas integrados.

**XVI.** Establecer programas de vías recreativas con el objeto de promover la actividad física.

**XVII.** Emitir los lineamientos para efectos de acceder a los recursos del Fondo Estatal, así como para la administración de los recursos, mecánica, autoridades encargadas, entre otros.

**Artículo 36.** Conformación.

Son integrantes del Sistema Estatal:

**I.** Quien ocupe la Gubernatura del Estado.

**II.** Quien ocupe la Titularidad de la Secretaría General de Gobierno.

**III.** Quien ocupe la Titularidad de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

**IV.** Quien ocupe la Titularidad de la Secretaría de Seguridad Pública.

**V.** Quien ocupe la Titularidad de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

**VI.** Quien ocupe la Titularidad de la Secretaría de Hacienda.

**VII.** Quien ocupe la Titularidad de la Secretaría de Salud.

**VIII.** Los Municipios, mediante la representación por zonas, en los términos de este artículo.

**IX.** Una representación de las Zonas Metropolitanas, a través de sus Institutos de Planeación.

**X.** Una representación de los Consejos Consultivos de Vialidad y/o movilidad municipales.

**XI.** Siete representantes de las organizaciones de la sociedad civil relacionadas con la materia.

Para la reunión de instalación del Sistema Estatal, se invitará a una persona representante nombrada por cada uno de los Municipios de la Entidad, que será la responsable de la operación del tema de movilidad y seguridad vial en el municipio.

Para las reuniones subsecuentes y para la integración del Sistema Estatal, se estará a la siguiente organización:

**I.** La persona designada para la representación de Municipios Zona Norte, con sede en Juárez, y comprende el Distrito Judicial Bravos.

**II.** La persona designada para la representación de Municipios Zona Centro, con sede en Chihuahua, y comprende los Distritos Judiciales Morelos, Abraham González, Camargo y Manuel Ojinaga.

**III.** La persona designada para la representación de Municipios Zona Sur, con sede Hidalgo del Parral, y comprende los Distritos Judiciales Hidalgo, Jiménez, Andrés del Río y Mina.

**IV.** La persona designada para la representación de Municipios Zona Occidente, con sede en Cuauhtémoc, y comprende los Distritos Judiciales Benito Juárez, Rayón, Arteaga y Guerrero.

**V.** La persona designada para la representación de Municipios Zona Noroeste, con sede en Nuevo Casas Grandes, y comprende el Distrito Judicial Galeana.

El Sistema Estatal podrá convocar como invitadas a las autoridades federales que considere pertinentes, así como a representantes del Poder Legislativo, los sectores público, privado, organizaciones especializadas en el enfoque con perspectiva de género, sociales, de escuelas de educación superior y de investigación, cuando el despacho de los asuntos tenga implicaciones técnicas o se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia.

A238/A833/A836/A865/GAOR/JRMC/JACM

Por lo que respecta a la participación de las instituciones académicas, estas se integrarán al Sistema Estatal cuando se soliciten dictámenes de factibilidad previstos por el artículo 88 de esta Ley.

**Artículo 37.** Presidencia.

Las sesiones del Sistema Estatal estarán presididas por la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado o la persona que esta designe.

**Artículo 38.** La Secretaría del Sistema Estatal.

La Secretaría del Sistema Estatal estará a cargo de quien ocupe la Titularidad de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

**Artículo 39.** Convocatoria.

De acuerdo con las instrucciones de la persona que ocupe la Presidencia del Sistema Estatal, las sesiones ordinarias serán convocadas por quien ocupe la Secretaría del Sistema, por lo menos dos veces al año y extraordinariamente las veces que se requiera.

Las sesiones se llevarán a cabo con la mitad más uno de quienes lo integran.

**Artículo 40.** Funcionamiento.

Las reglas de organización, operación y funciones de quienes integran el Sistema Estatal para dar cumplimiento con sus atribuciones establecidas en esta Ley, serán determinadas a través del Reglamento interno que el propio Sistema emita.

**4. Instrumentos generales.**

**Artículo 41.** Instrumentos de Planeación.

Son instrumentos de planeación de la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes:

I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.
II. Programas municipales, multimunicipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 42.** Los programas municipales, multimunicipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial.

Los Municipios deberán expedir sus respectivos programas de movilidad y seguridad vial y podrán coordinarse con otros Municipios y Entidades Federativas para expedir programas multimunicipales o metropolitanos, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidos en la presente Ley, su reglamento y lo previsto en el Programa Estatal. Todo centro urbano, conurbación y zona metropolitana requiere un solo instrumento de planeación que abarque íntegramente el espacio poblado.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

**Artículo 43.** Objetivos de los programas de movilidad y seguridad vial, estatal y municipal, multimunicipal y metropolitana.

Los programas dirigirán sus estrategias y acciones al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los siguientes:

I. Movilidad activa. Reducir la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles atribuidas a la falta de ejercicio físico, a través de la promoción de la movilidad activa segura.
II. Seguridad vial. Reducir la mortalidad y lesiones graves causadas por siniestros de tránsito, a través de la movilidad segura y las estrategias

planteadas en esta Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

III. Calidad del aire. Reducir la mortalidad y enfermedades causadas por la contaminación del aire, a través de la promoción de la movilidad sustentable.

IV. Transporte público y movilidad no motorizada. Aumentar la proporción de viajes en transporte público y movilidad no motorizada aumentando el acceso a sistemas de movilidad y servicios de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos.

V. Cambio climático. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero reduciendo el consumo de combustibles fósiles, a fin de cumplir con los objetivos nacionales y globales de mitigación y una movilidad neutral en carbono.

VI. Proximidad. Aumentar las densidades urbanas a través del uso intensivo y equitativo del espacio urbano construido, la proximidad de servicios, empleo, consumo en el área habitacional y el control de la expansión urbana.

VII. Espacio público. Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas mayores y las personas con discapacidad.

**Artículo 44.** Planeación.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por el Sistema Estatal, integrará los principios y jerarquía de la movilidad y seguridad vial de forma que las metas, estrategias y acciones estén alineadas, en los instrumentos ambientales, territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales vigentes establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía.

II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad.

III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano.

IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico.

V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas.

VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana.

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran.

VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana.

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en

los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad.

**X.** Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad.

**XI.** Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación.

**XII.** Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte.

**XIII.** Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad, conforme a sus necesidades y en un marco de seguridad.

**XIV.** Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar la violencia de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, los principios de equidad y transversalidad.

**XV.** Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial.

**XVI.** Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana de los vehículos motorizados no pongan en riesgo la integridad física de las personas.

**XVII.** Promover el fortalecimiento del transporte público de personas pasajeras individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

**XVIII.** Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los

lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables.

**XIX.** Cerciorarse que los planes o programas de desarrollo urbano consideren las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte.

**XX.** Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

**XXI.** Formular, diseñar y recomendar mecanismos de financiamiento y planeación integrada de proyectos de movilidad y suelo, con el objeto de financiar las inversiones en infraestructura de los sistemas de movilidad.

### 4.1 Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial.

**Artículo 45.** El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

El Programa establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del Estado, en el corto, mediano y largo plazo.

El Programa deberá plantearse en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales, metropolitanos y municipales del Estado en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, así como aquellos específicos a los grupos en situación de vulnerabilidad y demás aplicables.

Su formulación, aprobación y actualización estará a cargo del Sistema Estatal y se realizará con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de

verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y deberá ser publicado en el Periódico Oficial del Estado.

**Artículo 46.** Formulación del Programa Estatal.

Para la formulación del Programa Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

I. Integración de los objetivos en armonía con los tratados internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano.
II. Identificación de los sistemas de movilidad de los Centros de Población de la Entidad con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación.
III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano, asentamientos humanos y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran.
IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial.
V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que en los ayuntamientos deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial.
VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética.
VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia Estatal.

**VIII.** Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

**Artículo 47.** Visión.

El Programa Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo.

**Artículo 48.** Periodicidad.

El Programa Estatal deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento de los sistemas de movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de las personas usuarias de acuerdo con los principios de esta Ley y las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos las personas usuarias de la vía; este deberá ser revisado y, en su caso, actualizado cada cuatro años, o antes cuando ocurran cambios significativos que puedan afectar la estructura de movilidad del Estado. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

**I.** El Sistema Estatal formulará, revisará y aprobará el Programa Estatal.

**II.** Aprobado el Programa Estatal, se publicará en el Periódico Oficial del Estado.

**III.** Las Dependencias y Entidades Paraestatales de la Administración Pública Estatal, así como los Municipios se ajustarán a las políticas y acciones establecidas en el Programa.

**Artículo 49.** Evaluación y seguimiento.

Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de información y de seguimiento de movilidad y de seguridad vial, se llevarán a cabo las acciones por parte del Sistema Estatal, a efecto de revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Estatal.

Asimismo, evaluará de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dicho Programa, que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, propondrá la modificación o actualización que corresponda, a través de las siguientes acciones:

**I.** Definir los indicadores de movilidad y seguridad vial, congruente con el sistema de información y seguimiento y con las metas de los instrumentos de planeación y programación.

**II.** Generar un sistema de seguimiento de los indicadores usando información homologada y georreferenciada, con la frecuencia que establezca el Sistema Estatal, que deberá ser no menor a mensual.

**III.** Publicar un reporte anual sobre el avance en el cumplimiento de las metas que incluya la cuantificación de los indicadores, la comparativa con la línea base y las metas, así como las recomendaciones de mejora para cumplir con los objetivos.

**4.2 Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad y seguridad vial.**

**Artículo 50.** Implementación.

El Gobierno del Estado, los Ayuntamientos y las Zonas Metropolitanas, de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, deberán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de

movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Asimismo, deberán prever el pago de mitigaciones y compensación de los costos materiales, sociales y ambientales generados, considerando el criterio de progresividad en cuanto a la responsabilidad de cada persona usuaria, así como considerar subsidios y exenciones en los casos donde se generen impactos positivos.

**4.3 Instrumentos de financiamiento.**

**Artículo 51.** Instrumentos.

Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes del Estado y de los Municipios.

**Artículo 52.** Objetivo.

El Estado y los Municipios deberán crear los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad, entre los que debe estar:

I. Un Programa Presupuestal Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que tendrá por objeto financiar los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial.
II. Un Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad vial, que tendrá por objeto captar y administrar de manera eficiente, recursos para financiar los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial.

**Artículo 53.** Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

Para la constitución del Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se podrán utilizar:

I. Recursos propios del Estado y los Ayuntamientos.
II. Transferencias y subsidios.
III. Las donaciones de personas físicas o morales, así como organizaciones y organismos nacionales o internacionales.
IV. Las aportaciones que efectúen gobiernos de otros países, de la Federación, y de otras Entidades Federativas.

El Sistema Estatal administrará y operará el Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y realizará un informe anual relativo a los recursos ingresados, así como su manejo y destino.

**Artículo 54.** Fuentes de financiación.

En el caso de recursos propios, a los que se refiere el artículo anterior, podrán establecerse las siguientes fuentes de financiamiento complementarias:

I. Implementación diferenciada de impuesto a la tenencia vehicular enfocando el cobro al precio, potencia o emisiones de los vehículos.
II. Cobro de peajes por congestión para solventar la inversión, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, y compensar las externalidades del uso del automóvil.
III. Subsidios cruzados en los servicios de transporte a través de tarifas diferenciadas.
IV. Recuperación de plusvalías urbanas derivadas de inversiones de infraestructura a través del impuesto predial, de contribuciones de mejoras o de otros instrumentos fiscales.
V. Cobro de tarifas de estacionamiento en vía pública, las cuales deberán ser administradas por los Municipios y aplicadas a acciones de movilidad.
VI. Impuesto o contraprestación por la construcción de estacionamiento en predios urbanos, y medidas de compensación e

integración urbana por el impacto negativo ambiental de los viajes generados.

**VII.** El monto de las sanciones económicas correspondiente, que para tal efecto determine el reglamento de la presente Ley.

**VIII.** Impuesto estatal a combustibles adicional al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, en términos de la Ley de Coordinación Fiscal del Estado de Chihuahua y sus Municipios, y normativa complementaria, que será reintegrado a los Municipios.

**IX.** Las demás que, por cualquier otro medio legal, le sean asignadas.

**Artículo 55.** Acciones.

Los recursos del Fondo financiarán las siguientes acciones:

**I.** Planeación, diseño, construcción y mantenimiento de infraestructura vial peatonal, ciclista y de transporte público con criterios de diseño universal y seguridad vial.

**II.** Implementación y promoción de alternativas de movilidad que permitan reducir el uso del automóvil particular.

**III.** Desarrollo de programas de información, educación, promoción e investigación en materia de cultura de la movilidad sustentable.

**IV.** Realización de estudios orientados a la innovación, la modernización tecnológica e informática de la movilidad sustentable.

**V.** Diseño, planeación y promoción de la mejora continua en el servicio de transporte público, tomando en cuenta el enfoque de la persona usuaria.

**VI.** Diseño de programas, proyectos ejecutivos y servicio de transporte/operación.

**VII.** Diseño, implementación y operación de registros, agencias, institutos, sistemas de información y datos estadísticos.

**VIII.** Realización de auditorías de seguridad vial, estudios de impacto de movilidad, medidas de gestión de demanda de la movilidad, propuestas de gestión de la velocidad, y demás estudios que se requieran en relación con la movilidad sustentable.

**IX.** Diseño de protocolos, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la Ley.

**X.** Desarrollo de programas y acciones para reducir los factores de riesgo vial y vigilancia preventiva para mitigar conductas de riesgo, bajo un modelo de disuasión general de alta visibilidad en materia de velocidad, alcoholemia, conducción distraída y temeraria, así como el uso de sistemas de retención infantil, cinturones de seguridad y casco.

**XI.** Proyectos de transición energética, para el uso de energías de bajas o cero emisiones para el transporte particular y público, con énfasis en los vehículos eléctricos, la micromovilidad y las bicicletas compartidas.

**XII.** Fomento del desarrollo urbano orientado al transporte público y la distribución eficiente de bienes y mercancías.

Los organismos y entidades del Estado y los Municipios podrán recibir recursos de este Fondo para llevar a cabo programas, planes, proyectos, adquisición y obra civil; en cualquier caso, deberán cumplir los lineamientos que se emitan para efectos de acceder a los recursos del mismo.

**Artículo 56.** Programas estatales de inversión.

Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, con competencia en materia de movilidad, clasificarán e incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de equipamiento, infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta Ley.

**4.4 Instrumentos de Participación.**

**Artículo 57.** Participación social.

El Sistema Estatal deberá promover la participación de la sociedad en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y

seguridad vial. Por su parte, el Gobierno del Estado y los Municipios, en el ámbito de sus atribuciones, podrán:

I. Convocar a las organizaciones de los sectores social y productivo, para que manifiesten sus opiniones y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial en el proceso de integración del programa respectivo de movilidad y seguridad vial, de conformidad con lo previsto en el presente ordenamiento.

II. Celebrar convenios de concertación con organizaciones sociales y privadas especialistas en materia de movilidad y seguridad vial, con la finalidad de que brinden asesoría en proyectos e infraestructura, así como en acciones de gestión de la seguridad vial y en la realización de estudios e investigaciones en la materia para emprender acciones conjuntas.

III. Difundir, publicar y mantener actualizada toda la información generada por el programa respectivo de movilidad y seguridad vial.

IV. Operar las instancias estatales, metropolitanas y municipales de participación respecto a las políticas de movilidad y seguridad vial, como espacios de deliberación entre el Gobierno Estatal, los municipales y la sociedad civil.

**Artículo 58.** Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

Se constituye el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, como un espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, con una representación de sectores sociales prevista en el artículo 78 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial, el estudio, investigación y propuestas, evaluación de las 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 ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

El Observatorio realizará los procedimientos para llevar a cabo, junto con los institutos de planeación, procesos de consulta y deliberación en la materia, 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 ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley, al Sistema Estatal y hacia los diferentes niveles de la administración pública involucrados.

**Artículo 59.** Coordinación con el Observatorio.

El Estado y los Municipios, a través de las instancias correspondientes, deberán proporcionar al Observatorio periódicamente o cuando se les requiera, la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información del Estado, Municipios y zonas metropolitanas.

Los institutos de planeación municipales, multimunicipales y metropolitanos, deberán coordinar con el Observatorio, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 60.** Instancias municipales y metropolitanas de participación.

A fin de garantizar la participación efectiva de la población, los Municipios y las zonas metropolitanas en las políticas de movilidad deben prever la creación de consejos u observatorios metropolitanos de movilidad, garantizando una diversa representación de sectores sociales.

Los consejos deberán tener funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial,

hacia los diferentes niveles de administración pública involucrados y su integración estará regulada por la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua.

**4.5 Instrumentos de Información.**

**Artículo 61.** Sistema de información y seguimiento de movilidad.

El Sistema de información y seguimiento de movilidad estará a cargo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, a través del Sistema de Información Geográfica del Estado de Chihuahua (SIGECH), y contendrá la base de datos que deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia.

La información que alimente al sistema deberá ser enviada y generada por los organismos y entidades estatales y municipales que correspondan, con los cuales deberá coordinarse la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología del Estado. Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas. La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales del Estado de Chihuahua.

Las autoridades estatales y municipales, dentro del marco de sus facultades, deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 62.** Disponibilidad.

La información estará disponible para su consulta en el Sistema de Información Geográfica del Estado de Chihuahua (SIGECH) con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

**Artículo 63.** Protección de la Información.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Geográfica del Estado de Chihuahua, se realizará en términos de lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Chihuahua, la Ley de Protección de Datos Personales del Estado de Chihuahua y demás legislación aplicable.

**Artículo 64.** Funcionamiento.

Para el funcionamiento del Sistema de Información Geográfica del Estado de Chihuahua (SIGECH) en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades, deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos y Municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 65.** Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.

La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se compondrá por:

I. Base de Datos sobre información de movilidad.
II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.

**Artículo 66.** El Registro Estatal.

El Registro Estatal, será el instrumento a través del cual se recopilará la información de los registros existentes, para dar cumplimiento al artículo 27 de la Ley General, relativa al control de vehículos, conductores y servicios de transporte regulados por esta Ley, y en donde se resguarden los documentos y actos jurídicos relacionados con las personas conductoras, vehículos y servicios de transporte en todas sus modalidades, con base en los principios de publicidad, inscripción, especialidad, legitimación, consentimiento, tracto sucesivo, rogación, prelación y legalidad o calificación registral.

**Artículo 67.** Contenido del Registro Estatal.

El Registro Estatal deberá contar con al menos, la información siguiente:

I. La contenida en el Registro Público Vehicular, en términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Chihuahua, la Ley de Protección de Datos Personales del Estado de Chihuahua y demás legislación aplicable.
II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo.
III. Sobre las personas operadoras de servicios de transporte.
IV. Personas conductoras de vehículos de servicios de transporte.
V. Sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas.
VI. Acerca de siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas.

**VII.** Sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular.

**VIII.** Relativa a encuestas origen/destino, cuando existan con atención a la movilidad del cuidado.

**IX.** Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado.

**X.** Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados.

**XI.** Respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial.

**XII.** Sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial.

**XIII.** La que el Sistema Estatal determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos, salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

**Artículo 68.** Reporte de los Indicadores y Bases de Datos al Registro Estatal.

Los ayuntamientos mediante los convenios de coordinación respectivos que celebren con el SIGECH, remitirán la información generada en materia de movilidad y seguridad vial para alimentar el Registro Estatal.

La información deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

**Artículo 69.** Información pública.

La información contenida en el Registro es de consulta pública, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservado, en términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Chihuahua, y demás disposiciones aplicables. Cualquier persona interesada podrá consultar sus asientos, así como obtener constancias de estos.

**Artículo 70.** Datos abiertos.

Los datos generados en materia de movilidad, deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Chihuahua, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad.

La Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, a través del SIGECH, implementará las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad, a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información.

**5. Infraestructura Vial.**

**Artículo 71.** De la Infraestructura Vial.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

I. Infraestructura carretera y rural.
   A. Elementos inherentes: Definición de Derecho de Vía, Zona Libre de obstáculos, hombros, calzada de circulación, franja separadora central. La implementación y las dimensiones de los elementos son en función del tipo de carretera.
   B. Elementos incorporados: Paisajismo y señalización horizontal y vertical.
II. Infraestructura Vial Urbana.

A. Elementos inherentes: Banquetas donde se alojen postería, vegetación, área de descanso y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular, líneas para circulación de vehículos ligeros motorizados, carriles para vehículos no motorizados, estacionamiento y elementos de separación para sentidos y tipos de medio de transporte.
B. Elementos incorporados: Infraestructura tecnológica como semáforos, eléctrica como iluminación, mobiliario, paisajismo y señalización horizontal y vertical.

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte del Estado y Municipios, deberán regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización y desarrollo social:

A. Poblaciones Rurales.
B. Poblaciones Semirrurales.
C. Poblaciones Urbanas.
D. Poblaciones Predominantemente Urbanas.

En cuanto a su administración, las Redes Carreteras se categorizan en:

A. Red Federal.
B. Red Estatal.
C. Red Municipal:
   C.1. Caminos Rurales.
   C.2. Brechas Mejoradas.

Para las vías urbanas se deberán usar las siguientes categorías:

A. Regionales.

B. Avenidas primarias, con o sin acceso controlado.
C. Calles secundarias.
D. Calles terciarias.

**Artículo 72.** Función de las calles.

Las autoridades competentes del diseño de calles, deberán considerar la aptitud de la calle como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, tomando en cuenta el manual de calles de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, y diseño vial, siendo las siguientes:

I. La función de movilidad comprende el tránsito de personas peatonas y vehículos.
II. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

La gestión pública sobre las calles deberá fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquización vial. Asimismo, la prioridad en el diseño y operación de las calles, estará definida en función de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley.

**5.1 Criterios de Diseño Vial.**

**Artículo 73.** Estándares para la construcción de infraestructura vial.

El diseño y la operación vial de las calles nuevas, así como las existentes, deben cumplir con los criterios técnicos previstos en la normatividad aplicable.

Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción

de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

**Artículo 74.** Las obras de infraestructura vial urbana y carretera.

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atienden a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público.

Las calles deberán planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque de sistema seguro, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, a fin de evitar muertes y lesiones graves.

**Artículo 75.** Sistema seguro.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía.

**Artículo 76.** Criterios técnicos de calles urbanas.

El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes deberán cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, sustentándose en las investigaciones de entes internacionales, en los manuales, guías, y publicaciones realizadas en México, en la información y propuestas realizadas por los Institutos Municipales de Planeación, apoyándose en las investigaciones de las Universidades y otras instituciones relacionadas con las diversas áreas de conocimiento involucradas, con los órganos colegiados, las demandas de los diferentes estratos sociales, y con la experiencia de las Instituciones

gubernamentales. Además considerarán lo establecido en el artículo 35 de la Ley General, bajo los siguientes criterios:

**I.** Control de velocidad en vías primarias. El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminaciónn, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades adecuadas a la tolerancia humana a las colisiones, de conformidad con las establecidas en el artículo 49, fracción III de la Ley General. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión de la velocidad, incluyendo campañas de sensibilización, sistemas de control y sanciones.

**II.** 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 modos activos de movilidad. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño, de conformidad con las establecidas en el artículo 49, fracción III de la Ley General, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar árboles y mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad, de acuerdo con los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito.

**III.** Diseño universal en calles. Todo nuevo proyecto para la construcción de calles deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo se deberán proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel, tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, diseños geométricos, infraestructura de soporte, y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel de calle o de banqueta.

**IV.** Calles completas. La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones, carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda.

**V.** Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente las peatonas. por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueta y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores.

**VI.** Vías saludables. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.

**Artículo 77.** Principios de diseño vial en calles urbanas.

En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar, en todo momento, el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes principios:

**I.** Inclusión:

**A)** Perspectiva de género: Las calles deben tener elementos urbanos que garanticen que las niñas, adolescentes, mujeres,

puedan acceder, ocupar y usar el espacio público de manera segura, a cualquier hora y en plenitud de condiciones.

**B)** Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: los proyectos deben garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.

**C)** Prioridad a personas vulnerables usuarias de la vía: los proyectos deben garantizar la existencia de infraestructura de alta calidad, así mismo, que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.

**II.** Seguridad:

**A)** Diversidad de usos de suelo: Promover, a través de reglamentos y normativas, una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes.

**B)** La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la calle sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatonas, ciclistas y conductoras, sin que les requiera grandes esfuerzos.

**C)** Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle, a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen

adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.

**D)** Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

**III.** Sustentabilidad:

**A)** Conectividad: La calle debe formar parte de una red que conecte de manera eficiente orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte; en ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas.

**B)** Flexibilidad: Es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio. Además, tener un diseño flexible que facilite adecuaciones futuras a un bajo costo.

**C)** Prioridad a la Movilidad Urbana Sustentable: Las geometrías, operación, materiales y elementos complementarios deben reforzar la jerarquía basada en los principios de diseño de calles, la vulnerabilidad y los beneficios sociales y ambientales. Incluso en proyectos enfocados en un tipo de persona usuaria, se deben abrir a opciones para las demás.

**IV.** Resiliencia:

**A)** Calidad: La calle debe contar con materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo.

**B)** Permeabilidad: La calle debe permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, ciclistas y vehículos de emergencia.

Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación.

**C)** Tratamiento de condiciones climáticas: El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial, su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera.

**Artículo 78.** Movilidad de cuidado.

En el diseño y planeación de los sistemas de movilidad, las autoridades competentes deberán fomentar la participación de las personas, con la finalidad de incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades específicas por género. Además, en el diseño de infraestructura de los sistemas de movilidad deberán siempre considerarse las características físicas para la inclusión de personas con discapacidad.

**Artículo 79.** Estandarización.

El Ejecutivo Estatal y los Municipios, deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación, en concordancia con los criterios previstos en la presente Ley; así como los establecidos en el artículo 35 de la Ley General.

**Artículo 80**. Criterios de diseños en carreteras y autopistas.

El diseño vial de las carreteras o autopistas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía. Asimismo, deberá

incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y la posibilidad de utilización autónoma de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción estatal se adentre en una zona urbana, conurbada y/o Zona Metropolitana, esta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos y garantice espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, así como, en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Cuando una vía de jurisdicción estatal corte un asentamiento humano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

**Artículo 81.** Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

**I.** Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el uso funcional de la vía.

**II.** Dotación de espacio público para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros.

**III.** Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, dimensionadas según los manuales y normas expedidos por las autoridades competentes y que cuenten con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas y espacios públicos para pausar, contemplando lo dispuesto en el artículo 126 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua.

**IV.** Intersecciones en las que se priorice a las personas peatonas y vehículos no motorizados con trayectorias directas para estos últimos, con continuidad de superficie, con prioridad de paso, con velocidades reducidas y con paradores seguros para que permanezcan visibles y legibles en toda la etapa de la operación.

**Artículo 82.** Infraestructura vial ciclo inclusiva.

Las calles y banquetas deben ser incluyentes y seguras para ciclistas, por lo que las autoridades competentes del Estado y los Municipios, deberán cumplir, como mínimo, en sus proyectos de planeación, diseño, rediseño, operación y mantenimiento y estacionamiento, con los siguientes criterios de ciclo inclusión:

Seguridad.

**I.** Bajo riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos.
**II.** Respeto a la preferencia de paso del ciclista.
**III.** Separación con tránsito pesado o rápido.
**IV.** Baja velocidad y volumen de tránsito donde ciclistas comparten la calle.
**V.** Iluminación, actividad en la calle y zonas no aisladas.

Continuidad.

**I.** Las trayectorias deben seguir la ruta más directa.
**II.** Tiempos reducidos en cruces e intersecciones.
**III.** Viajes en bicicleta origen-destino más rápidos que en automóvil.

Coherencia.

**I.** Facilidad y seguridad para entrar y salir de la ruta.
**II.** Alta densidad de infraestructura ciclista.
**III.** Orientación: señalamientos adecuados y suficientes.

Confort.

I. Ancho efectivo exclusivo o compartido suficiente.
II. Pavimentos suaves y continuos.
III. Superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas.
IV. Pendientes lo menos fuertes posibles.
V. Sin cruces a desnivel innecesarios.

Atractivo.

I. Los ciclistas no reducen el nivel de confort de las personas peatonas.
II. Infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable.
III. Árboles y sombras.
IV. Bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos.
V. Acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.

Adaptabilidad.

I. Integración con los servicios de transporte público.
II. Flexibilidad en el diseño y factibilidad de ampliación.
III. Dimensionamiento adecuado para cubrir demanda futura.

Con independencia de lo establecido en el presente artículo, las autoridades responsables deberán considerar para la planeación, diseño, rediseño, operación y mantenimiento de infraestructura vial ciclo inclusiva, los manuales y prácticas internacionales que se generen en la materia.

**Artículo 83.** Manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito.

El Sistema, dada su naturaleza interinstitucional e intersectorial, tendrá la atribución de emitir a través de peritos certificados en urbanismo, paralelamente y acorde con lo establecido por esta Ley y demás ordenamientos en la materia, los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del Estado y los Municipios, y los cuales

además considerarán los manuales y normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto:

**I.** Manual de diseño vial, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

**A)** Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía.
**B)** Diseño geométrico de infraestructura peatonal, ciclista y vehicular.
**C)** Materiales y pavimentos.
**D)** Mobiliario.
**E)** Infraestructura urbana.
**F)** Vegetación urbana.

**II.** Manual de dispositivos de control del tránsito, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

**A)** Señales horizontales.
**B)** Rayas y marcas en pavimento.
**C)** Semáforos.
**D)** Dispositivos de apoyo para personas con discapacidad.
**E)** Reductores de velocidad y guías viales.
**F)** Dispositivos para protección de obras.

Los Municipios podrán emitir manuales relativos a estos temas, siempre y cuando no contravengan las disposiciones de esta Ley, los emitidos por el Sistema y demás disposiciones estatales o federales.

**5.2 Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.**

**Artículo 84.** Mecanismos.

Las autoridades estatales y municipales competentes realizarán auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos a la operación de la infraestructura de movilidad, a fin de identificar las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley, debiendo realizar las siguientes acciones:

I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias y realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y, en general, toda intervención que permita prevenir siniestros graves.
II. Considerar la actualización de las normas, manuales, regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas.
III. Implementar mecanismos de contención y dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan, amortigüen las salidas del camino y colisiones contra obstáculos adyacentes a ríos o contra mobiliario urbano, conforme las normas oficiales mexicanas.
IV. Los resultados de las auditorías de movilidad y seguridad vial, deberán ser atendidas por las autoridades competentes.

**5.3 Estudios Técnicos.**

**Artículo 85.** Los estudios técnicos.

El Ejecutivo Estatal y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, vincularán y promoverán los estudios técnicos, económicos y sociales aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

Los estudios técnicos podrán ser solicitados por el Sistema Estatal, a las diferentes dependencias de la administración pública estatal y/o municipal, por petición de alguno de sus integrantes, a través de terceros

que podrán ser instituciones académicas y organismos o empresas especializadas.

**Artículo 86.** Contenido de los estudios técnicos.

Los estudios técnicos deberán contener como mínimo, de acuerdo con la naturaleza de la obra en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes enfoques:

I. Accesibilidad.
II. Eficiencia.
III. Seguridad.
IV. Movilidad Limpia.

**Artículo 87.** Dictamen de factibilidad.

Para la planeación de una nueva calle, modificación o eliminación de una existente, deberá contarse con un dictamen de factibilidad que garantice el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley, el cual deberá contener, de manera enunciativa mas no limitativa, lo siguiente:

I. El bien común.
II. Los modelos de demanda.
III. Los requerimientos y especificaciones de materiales y de pavimentos.
IV. Los aforos, según la modalidad.
V. Las simulaciones de flujo peatonal, vehicular motorizado y no motorizado.
VI. La estimación de beneficios sociales y ambientales.

**Artículo 88.** Dictamen de impacto de movilidad.

El dictamen del impacto de movilidad, tendrá por objeto que la Dirección de Desarrollo Urbano Municipal competente, evalúe y dictamine las

posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras públicas y privadas dentro de las zonas urbanas, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable, así como asegurar su alineación con los programas de movilidad.

Estará sujeta a la presentación del Estudio de Impacto de Movilidad, la construcción de edificaciones públicas y privadas destinadas a la concurrencia masiva de personas, y aquellas edificaciones privadas para vivienda mayores a 10,000 m² y de usos mixtos mayores a 5,000 m², y todas aquellas que el reglamento que para tal efecto se emita, señale como susceptibles a este estudio.

**Artículo 89.** Procedimiento del dictamen de impacto de movilidad.

La persona promovente de la obra sujeta al dictamen de impacto de movilidad presentará la solicitud, así como un estudio de Impacto de Movilidad en los plazos que establezca el Sistema Estatal, a través de la Dirección de Desarrollo Urbano Municipal que lo integren, según corresponda. El Estudio deberá contener como mínimo, de manera clara, los siguientes datos:

**I.** Ubicación exacta de la obra que se pretende realizar.
**II.** Descripción de las obras o actividades que se realizarán.
**III.** Identificación de las afectaciones generadas por la realización de la obra.
**IV.** Estimación de las alteraciones generadas por el proyecto sobre los desplazamientos de personas y bienes, e indicación de las metodologías utilizadas para su determinación.
**V.** Argumentos técnicos y jurídicos que lo fundamenten.
**VI.** En su caso, las medidas de mitigación y compensación para disminuir los efectos negativos.

**VII.** En general, deberán referirse todos aquellos elementos que se estimen pertinentes por la persona solicitante, que garanticen el cumplimiento de los principios establecidos por el presente ordenamiento.

A partir de la recepción del estudio, la Dirección de Desarrollo Urbano Municipal emitirá el dictamen de impacto de movilidad correspondiente, bajo los procedimientos y plazos que establezca la reglamentación de la presente Ley.

**5.4 Uso de la calle.**

**Artículo 90.** Vías recreativas.

Las autoridades estatales y municipales, deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos.

Para promover en las personas la actividad física, el Sistema Estatal y los gobiernos municipales deberán implementar, en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

Con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el presente ordenamiento, las Secretarías de Educación y Deporte, y de Desarrollo Humano y Bien Común, así como el Instituto Chihuahuense de la Juventud, se podrán coordinar con el Sistema Estatal, para la implementación de los programas de vías recreativas.

**6. Servicio público de tránsito.**

**Artículo 91.** El servicio público de tránsito.

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la

necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Con la finalidad de identificar las rutas, sitios y lugar al que corresponden, todos los vehículos que presten servicios de transporte público y taxi deben cumplir con las características monocromáticas de diseño gráfico, y tipografías que determine la autoridad competente.

**7. Del servicio de transporte público.**

**Artículo 92.** Servicio de transporte público.

Es la actividad que se presta de manera continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas del Estado y en coordinación con los Municipios que lo conforman, para satisfacer una necesidad social, y corresponde originalmente al Poder Ejecutivo del Estado, quien lo podrá prestar de manera directa o indirecta por medio de personas físicas o morales, constituidas con sujeción a las leyes del país, mediante la figura de concesión o permiso, procurando el beneficio de la sociedad en los términos de la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua.

**Artículo 93.** Mínimos e Indicadores.

Las autoridades competentes, en su normativa aplicable, establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, el acondicionamiento de unidades para personas con discapacidad, acceso a perros de asistencia y demás medidas de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación, con base en el principio de inclusión e

igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

**7.1 integración, planeación y estándares de servicio.**

**Artículo 94.** Sistemas integrados de modalidades de transporte.

El Sistema Estatal promoverá que los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, se desarrollen en esquemas de sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen, tarifaria y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte deberán considerarse e incentivarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, para lo cual las autoridades competentes se allegarán de instrumentos de planeación, gestión, administración, vigilancia, fiscales y presupuestales adecuados, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte y, en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

En el caso de zonas metropolitanas, se requerirá de la coordinación entre los Municipios, para establecer progresivamente sistemas metropolitanos de transporte para articular rutas, itinerarios y terminales de servicio de transporte público. Para ello, se conformarán organismos públicos intermunicipales, bajo las regulaciones existentes en las modalidades que se defina, coordinadamente con el municipio colindante parte de la zona metropolitana, que planeen, diseñen, implementen y operen los servicios de transporte público, a fin de cumplir con las metas de estándares de servicio a las personas usuarias que establece esta Ley.

El Ejecutivo Estatal y los Municipios tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

**8. Control de Tránsito.**

**Artículo 95.** Modalidades a la circulación de vehículos.

Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos, mediante el establecimiento de modalidades, al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud, de seguridad vial y de seguridad vehicular, en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

**Artículo 96.** Gestión de la demanda de movilidad.

La gestión de la demanda de movilidad es el conjunto de políticas, estrategias y planes que influyen en los patrones de viaje para reducir o redistribuir su demanda, con el fin de promover la disminución de la intensidad de uso o de los modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Es de interés público el regular y controlar el uso de modos de transporte de mayor impacto negativo y, en este sentido, las autoridades estatales y municipales deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y en la normatividad vigente en materia de salud y medio ambiente, así como en los convenios y tratados internacionales.

**Artículo 97.** Interés público en la gestión integral de zonas.

Es de interés público la gestión integral de zonas y polígonos determinados, de las calles y el control de aquellos elementos que generen impactos negativos a la salud, la integridad física, el medio ambiente y la calidad de vida.

El uso de las calles para la circulación y estacionamiento de vehículos motorizados está limitado a garantizar el interés público, por lo que se

podrán establecer restricciones y pago por la circulación, acceso y estacionamiento cuando el interés público lo requiera.

**Artículo 98.** Protección ecológica.

A fin de preservar el medio ambiente y evitar el desequilibrio ecológico que pueda derivarse de la emisión de gases de efecto invernadero, las autoridades estatales y municipales competentes, establecerán las medidas necesarias para dicho fin; asimismo, promoverán mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, de conformidad con lo previsto en el artículo 47 de la Ley General de Movilidad.

**Artículo 99.** Zonas de gestión de la demanda de movilidad.

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula, en razón de un enfoque de pacificación de tránsito y de baja emisión, el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o contribución a la congestión y que dicha limitación podrá realizarse a cambio del pago de una tarifa, mediante sistemas de control vial y/o regulación del tránsito, de manera enunciativa mas no limitativa, a fin de disminuir el uso, así como el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación. En estas Zonas, se procurará la utilización de sistemas de vanguardia, que permitan de manera inmediata el libre acceso de vehículos de emergencia.

La autoridad estatal y las municipales, en el marco de sus atribuciones, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, e implementarán las medidas previstas en el presente artículo.

**8.1 Control del Estacionamiento.**

**Artículo 100.** Clasificación de los estacionamientos.

Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar estos espacios, se establecerán de manera congruente en los reglamentos municipales o metropolitanos correspondientes, así mismo lo que corresponda en los casos donde por cualquier motivo tenga atribuciones la autoridad estatal, con la presente Ley, debiéndose sujetar de manera enunciativa mas no limitativa, a la siguiente clasificación:

I. Estacionamientos públicos: Corresponde al servicio de estacionamiento fuera de la vía pública, prestado por una autoridad o un particular, que tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados a cambio del pago de una tarifa y que cuente con licencia de uso de suelo.
II. Estacionamientos privados: Corresponde al espacio físico fuera de la vía pública para satisfacer las necesidades de las personas, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos.
III. Estacionamientos mixtos: Estos otorgan el servicio público y privado dentro del mismo predio.
IV. Estacionamientos en vía pública: Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; solo cuando así lo disponga la autoridad competente, se podrá exigir el pago de una tarifa.
V. Estacionamientos para bicicletas: Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado, de manera gratuita. Podrán ubicarse sobre la vía pública, siempre y cuando se respete la libre circulación peatonal de 2.00 metros de ancho.
VI. Estacionamientos masivos para bicicletas: Corresponde al equipamiento urbano de acceso restringido, acondicionado con la capacidad para sujetar, resguardar y/o custodiar al menos 50 bicicletas por periodos de hasta veinticuatro horas o más, y donde se podrá exigir el pago de una tarifa a cambio de su uso.

**Artículo 101.** Control del estacionamiento.

Los Municipios determinarán las calles, zonas o polígonos en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, además de determinar las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro diferenciado por estacionamiento en vía pública de acuerdo con su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.

Los Municipios determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para: motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros, taxi, carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia transitoria de vehículos. Los espacios podrán, de manera enunciativa mas no limitativa, estar diferenciados en al menos 4 dimensiones: para motocicletas, vehículos compactos, vehículos de dimensiones estándar y vehículos de carga.

Los Municipios deberán establecer el número y ubicación de espacios exclusivos para personas con discapacidad en la vía pública que respondan a su entorno, priorizando la cercanía a los espacios públicos, equipamientos o servicios y previendo una distancia radial entre ellos no mayor a 200 metros.

Las autoridades podrán solicitar espacios exclusivos en vía pública para detener y desocupar vehículos oficiales debidamente identificados. Estos espacios no podrán estar ubicados en calles primarias o secundarias. Solo se autorizará como máximo 1 por cada 100 espacios disponibles dentro de una zona o polígono determinado.

En la regulación y utilización del uso de suelo, los Municipios no podrán establecer un mínimo de espacios para estacionamiento en el otorgamiento de licencias de uso de suelo para obras nuevas. Así mismo el Municipio determinará el número máximo de espacios bajo la

reglamentación pertinente que para tal efecto emita, pudiendo otorgar extensiones.

**Artículo 102.** Políticas generales para los estacionamientos.

Corresponde a las autoridades municipales llevar un registro de estacionamientos públicos, privados, mixtos y en vía pública. La información recabada deberá ser integrada a través de una base de datos georreferenciada y actualizada continuamente. Para esto, los estacionamientos públicos, privados o mixtos, deberán identificar visiblemente su tipo de servicio al exterior y señalar el total de espacios disponibles.

Los estacionamientos públicos, privados y mixtos deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos.

Deberán destinar un espacio para vehículos para personas con discapacidad o para personas mayores por cada 50 espacios de la ocupación total. De la misma forma, deberán destinar el espacio equivalente para el resguardo de 5 bicicletas por cada 25 de la ocupación total, si el total es menor a 25 espacios, este último no será obligatorio. De existir una tarifa, para vehículos para personas con discapacidad no excederá el 50%, y para bicicletas no podrá exceder el 10% del cobro total.

Las autoridades municipales podrán determinar una política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos y en vía pública, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso de los vehículos motorizados individuales e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.

De existir incentivos o programas para otorgar permisos que condonen el pago total o parcial en zonas de cobro en vía pública, la totalidad de

estos no podrá superar el 25% de espacios regulados por este mismo fin y solo podrán ser válidos máximo por tres horas diarias.

Con independencia del párrafo anterior, los Municipios deberán establecer las modalidades de tarifas especiales para zonas para estacionamiento vecinal, tomando en consideración la interseccionalidad, particularmente de alguna discapacidad o personas mayores.

Los Municipios podrán promover la ubicación de espacios reservados para vehículos que transporten mujeres embarazadas, personas gestantes o vehículos que transporten niñas o niños en edad de primera infancia, así como personas mayores, tanto en la vía pública como en estacionamientos públicos, privados o mixtos.

Las autoridades estatales y municipales podrán implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión.

**8.2 Proximidad.**

**Artículo 103.** Proximidad Urbana.

Las autoridades estatales y municipales gestionarán conjuntamente las políticas de desarrollo urbano y de movilidad, entendiendo el crecimiento urbano como un fenómeno interrelacionado que determina el nivel de desarrollo de un área, configura la estructura de las ciudades, impulsa el desarrollo, así como la autonomía de los subcentros urbanos y crea polos de atracción a través de la planeación de las redes inter e intraurbanas y el desarrollo de conjuntos urbanos e industriales alrededor de las vías de comunicación. Asimismo, impulsarán políticas encaminadas a recuperar la función social del suelo y generar una urbanización inclusiva, sostenible y participativa, mejorando la ocupación y aprovechamiento del suelo intraurbano, entendiendo este como un bien escaso.

Los planes y programas de ordenamiento territorial deberán promover políticas de proximidad que generen cercanía y favorezcan la relación entre diferentes actividades urbanas, con medidas como la mixtura de usos del suelo compatibles y densidades sostenibles dentro del territorio de la urbe, un patrón coherente de redes viales primarias y la distribución jerarquizada de los equipamientos, entre otros.

**Artículo 104.** Proximidad en el orden Estatal.

El Estado, en coordinación con los Municipios, integrarán la planeación territorial y urbana con la de movilidad, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, para disminuir condiciones de segregación territorial de poblaciones, mejorando la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad en el orden estatal y fomentando cercanía a oportunidades de empleo, atención a la salud, recreación, turística, abasto y educación entre las distintas comunidades que integran el territorio estatal.

La planeación territorial y urbana, así como la de movilidad, deberán alinearse al Plan Nacional de Desarrollo, Plan Estatal de Desarrollo y demás instrumentos de planeación aplicables.

**8.3 Movilidad empresarial e institucional.**

**Artículo 105.** Movilidad empresarial e institucional.

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, fomentarán programas de movilidad para centros de trabajo, educativos, comercios, industria, para promover entre personas empleadas y personas usuarias, un uso menor del automóvil en sus desplazamientos desde y hacia esos puntos, que contribuya a disminuir la congestión, la contaminación del aire, emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes, la eficiencia de rendimiento y seguridad vial, así como a mejorar el entorno y la calidad de vida de las personas usuarias de la vía.

**9. Medidas de Seguridad Vial y Reducción de Factores de Riesgo.**

**Artículo 106.** Medidas de Tránsito.

Los Municipios deberán incluir, en sus instrumentos normativos de tránsito, disposiciones respecto de las medidas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

**Artículo 107**. Reglamentación.

Las autoridades estatales y municipales establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas establecidas en el presente artículo. Para ello, se deben usar todos los elementos tecnológicos necesarios para la vigilancia de la Ley, como medio auxiliar para verificar la adecuada operación vehicular, el uso de la vía, la prevención de siniestros y sanciones administrativas.

Por lo anterior, los reglamentos de tránsito y en lo que corresponde a transporte y demás normatividades aplicables, tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

**I.** Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar.

**II.** La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de estas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, y se reconocerá al menos en:

**A.** Cruces semaforizados, cuando el semáforo otorgue preferencia de paso.

**B.** Cualquier cruce donde los vehículos den vuelta o se incorporen atravesando la trayectoria de cruce peatonal.

**C.** Calles con un carril de circulación.

**D.** Entornos escolares, hospitalarios o puntos de alta demanda que generen un cruce peatonal sistemático.

**E.** Puntos en los que no haya ninguna otra alternativa peatonal.

**F.** En el caso de carriles de acceso controlado, deberán preverse soluciones accesibles para permitir el cruce de movilidad no motorizada cuando así se requiera.

**III.** Establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias. por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

**A.** 20 km/h en entornos escolares, hospitales, albergues, casas hogar y asilos.

**B.** 30 km/h en calles secundarias y locales.

**C.** 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.

**D.** 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.

**E.** 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas y 50 km/h dentro de zonas urbanas o conurbadas.

**F.** 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

**G.** Ninguna intersección a nivel, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

**IV.** La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todas las personas pasajeras de vehículos motorizados de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

**V.** Que cualquier persona con una estatura menor a 1.35 m o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

**VI.** El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público.

**VII.** El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeras de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia.

**VIII.** Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

**IX.** El establecimiento de sanciones proporcionales a la infracción y la instauración de instrumentos y protocolos para control y vigilancia de las normas de tránsito, el uso de tecnologías como medio auxiliar para prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas.

**X.** La prohibición de hablar por teléfono celular o manipular este o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres.

**XI.** En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir.

**XII.** La obligación del Estado y los Municipios, de realizar pruebas de alcoholemia, de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del

alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

**A.** Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

**B.** Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

**C.** Para las personas conductoras noveles queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.1mg/L en aire espirado o 0.02g/dL.

**D.** Para las personas conductoras menores de edad, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

**E.** Queda prohibido conducir vehículos motorizados habiendo consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto.

**F.** La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría, mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal.

**XIII.** La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y reglamentación vigente en la materia en el Estado y demás leyes aplicables.

**XIV.** Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

El Estado y los Municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.

Las autoridades estatales o municipales, en su caso, evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

**9.1 Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.**

**Artículo 108.** Uniformidad.

El Ejecutivo Estatal, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro aplicables en todos los centros urbanos del Estado, establecerá la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a los estándares nacionales e internacionales, con el objeto de establecer uniformidad en los utilizados en el Estado.

**9.2 Acreditación, obtención, suspensión y cancelación de licencias y permisos de conducir.**

**Artículo 109.** Requisitos mínimos.

El Estado, establecerá en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deben acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.

Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general, y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Los exámenes podrán ser realizados directamente por el Gobierno del Estado, a través de los Municipios, o por particulares debidamente certificados y reconocidos por el Estado.

El Estado y/o los Municipios establecerán, en sus respectivos reglamentos de tránsito, que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año.

Con independencia de lo anterior, autoridades estatales y los Municipios establecerán causales claras de suspensión o cancelación definitiva de licencias ante faltas graves a las regulaciones en materia de seguridad vial.

**Artículo 110.** Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

El Estado, deberá emitir las disposiciones que regulen lo siguiente:

I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación.
II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación.
III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden acceder a la obtención de su licencia.

Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate.

**9.3 Educación y cultura de la movilidad.**

**Artículo 111.** Programas y cursos.

La Secretaría de Seguridad Pública del Estado, según lo dispuesto por el artículo 24, fracción III, de esta Ley, en coordinación con las autoridades

competentes, desarrollarán campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, sensibilización y atención a personas con discapacidad, destinados a difundir, en los diferentes sectores de la población, los conocimientos básicos necesarios en la materia, con el objeto de reducir el índice de muertes y lesiones por siniestros de tránsito, facilitar la circulación de los vehículos en los centros de población y en la infraestructura vial de la Entidad, desarrollar y estimular el sentido de responsabilidad y profesionalismo de las personas conductoras de los vehículos del servicio de transporte público, crear las condiciones necesarias a fin de lograr la sana convivencia en las vías.

**Artículo 112.** Campañas.

Las autoridades integrantes del Sistema realizarán campañas y capacitación para promover la movilidad segura y sustentable en el Estado, de la siguiente manera:

**I.** Crear conciencia sobre el riesgo vial y las consecuencias de los siniestros y las sanciones, a fin de modificar el comportamiento de las personas conductoras mediante campañas y tecnologías de la información.

**II.** Una estrategia de aplicación de la Ley, de alta visibilidad, coherente y basada en la sensibilización y en la prevención para obtener los mejores resultados.

**III.** Impartir programas de educación y seguridad vial en escuelas de educación, en todos sus niveles, en ambos subsistemas, y en escuelas particulares con la Secretaría de Educación y Deporte.

**IV.** Comenzar a sensibilizar sobre el comportamiento de seguridad vial y enseñar reglas básicas mínimas de seguridad vial a las niñas y niños desde nivel preescolar, con enfoque en la jerarquía de la movilidad y demás principios de esta Ley.

**V.** Impartir cursos gratuitos a personas que pretendan adquirir licencias de conducir donde se les capacite en habilidades de conducción,

conciencia de seguridad, habilidades de primeros auxilios y comportamiento en el manejo.

**VI.** Proporcionar capacitación para las personas conductoras de servicios de transporte de pasajeras, pasajeros, y de carga, y probar sus habilidades de conducción, conciencia de seguridad, habilidades de primeros auxilios y comportamiento antes de emitir una licencia o gafete.

**VII.** Proporcionar capacitación y certificación especial para personas instructoras de conducción.

**9.4 Del registro e información de la atención médica prehospitalaria.**

**Artículo 113.** Registro.

La Secretaría de Salud del Estado deberá concentrar para su registro e informar mensualmente ante el Sistema de Información Territorial y Urbano, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia, de arribo al sitio del siniestro de tránsito, la cinemática del trauma, el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

**Artículo 114.** Información.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el SIGECH garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Ley de Protección de Datos Personales, ambas del Estado de Chihuahua.

**10. Control de vehículos.**

**Artículo 115.** Requisitos.

Los estándares para los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio estatal, se encuentran regulados por lo establecido en el artículo 54 de la Ley General para todo el territorio nacional.

**Artículo 116.** Verificación vehicular.

La Autoridad Estatal y los Municipios, verificarán periódicamente, según corresponda, en el ámbito de sus atribuciones, las emisiones y las condiciones físico-mecánicas y de seguridad vehicular de los vehículos en circulación registrados en el Estado, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas, a fin de garantizar que todo vehículo que circule en la infraestructura vial del Estado cuente con motores, equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con base en la legislación y normatividad aplicable en la materia, y generen emisiones por debajo de lo que establecen las normas respectivas.

Por lo que respecta a la verificación vehicular para los vehículos que prestan servicio de transporte, se estará a lo establecido en la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua y su normatividad reglamentaria.

**11. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.**

**Artículo 117**. Derechos de las víctimas.

Sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Víctimas para el Estado de Chihuahua, en todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos.

II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos.

III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales del Estado de Chihuahua y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que puedan violentarlas.

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral.

V. Reparación integral del daño, en los términos de las Leyes General y Estatal de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten.

VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

Para el cumplimiento de lo anterior, las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

**12. De las Infracciones Administrativas y Delitos en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.**

**Artículo 118**. Sanciones.

Sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil en que se pueda incurrir, las infracciones en los términos de esta Ley se sancionarán de conformidad con las normas aplicables en la materia.

En caso de que existan hechos que pudieran ser constitutivos de algún delito, las autoridades estarán obligadas a realizar la denuncia ante el Ministerio Público correspondiente, coadyuvando en la investigación y aportando todos los elementos probatorios con los que cuente.

Cuando se trate de personas infractoras de sujetos obligados que no cuenten con la calidad de persona servidora pública, el Tribunal Estatal de Justicia Administrativa que conozca del asunto será la autoridad facultada para conocer y desahogar el procedimiento sancionatorio conforme a esta Ley, y debe llevar a cabo las acciones conducentes para la imposición y ejecución de las sanciones.

La autoridad competente podrá imponer multa de diez y hasta mil quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, e individualizará las sanciones considerando los siguientes criterios:

I. La gravedad de la conducta constitutiva de la infracción.
II. Los daños o perjuicios ocasionados por la conducta constitutiva de la infracción.
III. La reincidencia, en su caso, de la conducta constitutiva de la infracción.

En caso de reincidencia, las multas podrán duplicarse, dependiendo de la gravedad de la infracción cometida.

Se considerará reincidente al que habiendo incurrido en una infracción que haya sido sancionada, cometa otra del mismo tipo o naturaleza.

Las sanciones contempladas en esta Ley se aplicarán sin perjuicio de las previstas en otras disposiciones jurídicas aplicables.

## TRANSITORIOS

**ARTÍCULO PRIMERO.-** El presente Decreto entrará en vigor el primero de enero de 2025, previa publicación en el Periódico Oficial del Estado.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Las erogaciones financieras que se deban aplicar en su caso, con motivo de la entrada en vigor de la presente Ley, se realizarán con base en los ajustes presupuestales a que hubiera lugar, e igualmente se realizarán, de ser necesarias, las previsiones y medidas que fueran pertinentes para los ejercicios fiscales posteriores; siguiendo los procedimientos aplicables.

**ARTÍCULO TERCERO.-** Los trámites relacionados con la entrada en vigor de esta Ley, tales como multas, sanciones e infracciones, así como en su caso procedimientos administrativos o judiciales, que hayan sido iniciados con anterioridad a dicha entrada en vigor, se concluirán conforme a las disposiciones anteriores que resulten aplicables.

**ARTÍCULO CUARTO.-** Dentro de los ciento ochenta días naturales a la entrada en vigor del presente Decreto, el Poder Ejecutivo deberá conformar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, emitir los reglamentos respectivos, y adecuar los lineamientos, acuerdos y demás disposiciones administrativas vigentes, así como presentar, en su caso, las iniciativas de ley o decreto que estime pertinentes para dar cabal

cumplimiento al ordenamiento expedido mediante el presente Decreto, de acuerdo a sus atribuciones derivadas de la Constitución Política del Estado de Chihuahua, y esta Ley, para lo cual se sujetará a las disposiciones respectivas, y se guiará por los lineamientos orientadores de las normas emitidas por la autoridad federal, que resultaren aplicables.

**ECONÓMICO.-** Aprobado que sea túrnese a la Secretaría para los efectos a que haya lugar.

Dado en el Salón del Pleno de la Sede del Poder Legislativo, a los doce días del mes de agosto del año dos mil veinticuatro.

**ASÍ LO APROBÓ LA COMISIÓN DE OBRAS, SERVICIOS PÚBLICOS, Y DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA, EN REUNIÓN DE FECHA 5 DE JULIO DEL DOS MIL VEINTICUATRO.**

**POR LA COMISIÓN DE OBRAS, SERVICIOS PÚBLICOS, Y DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA**

| | INTEGRANTES | A FAVOR | EN CONTRA | ABSTENCIÓN |
|---|---|---|---|---|
| | DIP. PRESIDENTA CARLA YAMILETH RIVAS MARTÍNEZ | | | |
| | DIP. SECRETARIA IVÓN SALAZAR MORALES | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | DIP. VOCAL ISMAEL PÉREZ PAVÍA | | | |
| | DIP. VOCAL ISMAEL MARIO RODRÍGUEZ SALDAÑA | | | |
| | DIP. ÓSCAR DANIEL AVITIA ARELLANES | | | |

La presente hoja de firmas corresponde al Dictamen del Asunto 803 consistente en Iniciativa con carácter de punto de acuerdo, a efecto de exhortar a las y los integrantes de la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana del Congreso del Estado para que, en uso de las atribuciones conferidas por los artículos 105 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, así como el numeral 54 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias, tengan a bien analizar la instalación de una mesa técnica en materia de movilidad, seguridad vial y derecho a la ciudad, con el fin de analizar y armonizar las iniciativas en la materia incorporando a especialistas, organizaciones de la sociedad civil, así como representantes de los tres órdenes de gobierno.