



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

“2022, Año del Centenario de la Llegada de la Comunidad Menonita a Chihuahua”

## H. CONGRESO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

### PRESENTE.

Los que suscriben, **Ilse América García Soto, Benjamín Carrera Chávez, Adriana Terrazas Porras, Leticia Ortega Máynez, Edin Cuauhtémoc Estrada Sotelo, Óscar Daniel Avitia Arellanes, Rosana Díaz Reyes, Gustavo De la Rosa Hickerson, Magdalena Rentería Pérez, María Antonieta Pérez Reyes, David Óscar Castrejón Rivas y Amelia Deyanira Ozaeta Díaz**, en nuestro carácter de Diputados de la Sexagésima Séptima Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Chihuahua e integrantes de los Grupos Parlamentarios de **MOVIMIENTO CIUDADANO, MORENA y Partido del Trabajo (PT)** respectivamente; con fundamento en lo dispuesto por el artículo 68 fracción I de la Constitución Política del Estado, 167 fracción I y 168 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; así como los numerales 75, 76 y 77 fracción I del Reglamento Interior de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, todos ordenamientos del Estado de Chihuahua, nos permitimos someter a consideración de esta Soberanía, la presente Iniciativa con carácter de Decreto de **Ley**, para **emitir y regular los lineamientos con respecto al tema de movilidad, seguridad vial y tránsito**. Lo anterior, de conformidad con la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

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



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

dudas de que éste derecho fundamental, implica algo más allá de la materia vial. Son condiciones puntuales que deben cumplirse para que el estado garantice éste 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.**



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

**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;



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

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 dan 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



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

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



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

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, colision con peaton fue un total de 13,153, colisión con animal 1,079, colision 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 vehiculo 179,696, colisión con peaton 9,432, colisión con motocicleta 40,753, colisión con ciclistas 3,680

H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

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.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

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.

H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

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



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

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 contempla 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.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

- 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 veamos 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.

Es por todo lo anterior, que someto a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto con carácter de:

## **DECRETO DE LEY**

**Artículo Primero:** Se expide la **LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE CHIHUAHUA** para quedar redactada de la siguiente manera:

## **LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE CHIHUAHUA**

### **TÍTULO PRIMERO**

#### **Disposiciones Generales**

### **CAPÍTULO I**

#### **Objeto de la ley**



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

**Artículo 1.** La presente Ley es reglamentaria del artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y tiene por objeto garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

**Artículo 2.** Son objetivos de la presente Ley:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 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 de las autoridades de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia entre el estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación.

IV. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

V. 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.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

VII. 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;

VIII. 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.

IX. 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.

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

**Artículo 3.** 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 los 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 e insulares;
- 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;



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

- 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 pre-hospitalaria:** Es la otorgada a las personas cuya condición clínica 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. Auditorías de Seguridad Vial:** Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los 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. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial:** Las bases de datos a las que se refiere el artículo 39 de la presente Ley;
- IX. Calle completa:** Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

movilidad, que propician 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;

- X. **Desplazamientos:** Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
- XI. **Discriminación por motivos de discapacidad:** Se entenderá 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 en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;
- XII. **Diseño universal:** Se entenderá 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;
- XIII. **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;
- XIV. **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



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

adecuada visibilidad en todo momento;

- XV. 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;
- XVI. 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;
- XVII. Enfoque Sistémico:** Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XVIII. 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;
- XIX. Estrategia 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;
- XX. Estudio de Impacto de Movilidad:** El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXI. Examen de valoración integral:** Conjunto de valoraciones físicas, médicas y





H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

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;

- XXII. Externalidades:** Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;
- XXIII. 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;
- XXIV. 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 tiempos en los desplazamientos;
- XXV. 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;
- XXVI. Grupos en situación de vulnerabilidad:** Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión.
- XXVII. 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;



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

- XXVIII. Interseccionalidad:** Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;
- XXIX. 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;
- XXX. Ley:** Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Chihuahua;
- XXXI. Motocicleta:** Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cms 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 carretera como en otras superficies;
- XXXII. Movilidad:** El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
- XXXIII. 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;
- XXXIV. Movilidad del cuidado:** Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con



XXXV.  
H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

necesidades específicas;

**Observatorios:** Los observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

- XXXVI. Perro de asistencia:** Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- XXXVII. Persona peatona:** Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;
- XXXVIII. Persona usuaria:** La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- XXXIX. Personas con discapacidad:** Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2° de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;
- XL. Personas con movilidad limitada:** Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;
- XLI. Personas usuarias vulnerables:** Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;
- XLII. Proximidad:** Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- XLIII. 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



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

tránsito;

- XLIV. 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;
- XLV. 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;
- XLVI. Sensibilización de género:** Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- XLVII. 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;
- XLVIII. Servicio de transporte:** Actividad mediante la cual el estado en coordinación con los municipios otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;
- XLIX. Servicio de transporte público:** Actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;
- L. Servicios auxiliares:** Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

- LI. 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 puede prevenirse . y sus efectos adversos atenuarse;
- LII. Sistema de Información Territorial y Urbano:** Sistema al que hace referencia el artículo 37 de la presente Ley;
- LIII. Sistema Estatal:** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- LIV. 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;
- LV. 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;
- LVI. Sistemas seguros:** Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no sólo 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;
- LVII. Transporte público de pasajeros:** Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante



LVIII.  
H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

permisos;

**LVIII. Transporte:** Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

**LIX. 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;

**LX. Vehículo:** Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

**LXI. Vehículo eficiente:** Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

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

**LXIII. Vehículo no motorizado:** Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatinetes; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

**LXIV. Velocidad de operación:** Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

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



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

**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;

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

**Artículo 4.** Se consideran como principios aplicables de la Ley, los siguientes:

**I. De la 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 e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

**II. De la 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. De la 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. Del Diseño universal.** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

**V. De la Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

**VI. De la 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. De la 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. De la Inclusión e Igualdad.** El Estado atenderá 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. De la 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. De la Multimodalidad.** Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

**XI. De la Participación.** Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

**XII. De la Perspectiva de Género.** Visión científica, analítica y política que busca





H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;

**XIII. De la 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. De la 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. De la 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. De la 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. De la 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. De la 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 General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

**Artículo 5.** Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo



Es prioritario garantizar la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- 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 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. 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;
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas, las Ley de Víctimas para el Estado de Chihuahua y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

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 internacional;

- VIII.** 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;
- IX.** 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 6.** La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

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



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

La autoridad estatal y las autoridades 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.

**Artículo 7.** Para garantizar una movilidad segura y reducir muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, deberán asumir mayor responsabilidad subjetiva; en la forma de transitar, las personas usuarias de vehículos motorizados. De esta manera, quienes tienen mayor responsabilidad son las personas conductoras de vehículos motorizados y, en menor medida, las personas usuarias vulnerables y quienes usan medios no motorizados. Se promoverán criterios y condiciones cuyo objetivo es evitar los siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el territorio nacional; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.

## TÍTULO SEGUNDO

### De la Distribución de Competencias

#### CAPÍTULO I

#### De la Distribución de Competencias y Coordinación

**Artículo 8.** Corresponde al Ejecutivo del Estado:

- I. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 18 del presente ordenamiento.
- II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia.
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, así como el cumplimiento de las normas técnicas expedidas por el estado en materia de movilidad y seguridad vial.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

- IV.** Participar con las autoridades de los municipios, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Estatal y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables.
- V.** Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables.
- VI.** Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas y los municipios, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia.
- VII.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados.
- VIII.** Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte.
- IX.** Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género.
- X.** Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- XI.** Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes.
- XII.** Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, en materia de protección al medio ambiente.

- XIII.** Armonizar las leyes o los reglamentos de tránsito aplicables en su territorio, con lo establecido en la presente Ley.
- XIV.** Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito.
- XV.** Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley.
- XVI.** Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Estatal;
- XVII.** Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XVIII.** Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, garantizando su accesibilidad y destinándoles lugares exclusivos;
- XIX.** Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y



Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

**Artículo 9.** Corresponde a los municipios de la Entidad, dentro de sus respectivas jurisdicciones:

- I. Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 18 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Estatal.
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo, la Estrategia Estatal, los programas de la entidad y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad.
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial.
- IV. Participar con las autoridades federales, del estado y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas y los municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad.
- VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen.

- VIII.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados.
- IX.** Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad.
- X.** Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades.
- XI.** Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales.
- XII.** Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia.
- XIII.** Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio.
- XIV.** Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas.
- XV.** Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes.





H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

- XVI.** Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio.
- XVII.** Regular el servicio del estacionamiento en vía pública.
- XVIII.** Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada.
- XIX.** Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad.
- XX.** Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito.
- XXI.** Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas.
- XXII.** Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa.
- XXIII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

## CAPÍTULO II

### Convenios de Coordinación Metropolitanos

**Artículo 10.** En el caso de las zonas metropolitanas que correspondan a la entidad, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de



coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

### CAPÍTULO III

#### De la participación social

**Artículo 11.** El estado y los municipios promoverán la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para 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.

**Artículo 12.** Las autoridades correspondientes deberán proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información de la entidad, municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.

**Artículo 13.** Los Observatorios deberán tener funciones de propuesta, opinión, evaluación y recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de administración pública involucrados.

**Artículo 14.** Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de la entidad, municipales, multimunicipales y



metropolitanos, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

**Artículo 15.** Las personas que integren los Observatorios por mayoría de votos, designarán de entre sus miembros un presidente, un secretario y tres vocales, observando el principio de paridad de género, quienes durarán en su cargo tres años.

**Artículo 16.** Para ser miembro de los Observatorios, se deberán reunir los siguientes requisitos:

- I. Ser ciudadana o ciudadano mexicano en pleno ejercicio de sus derechos;
- II. Tener domicilio en el municipio que corresponda, con una antigüedad mínima de un año;
- III. No haber sido condenado por delito que amerite pena corporal;
- IV. No ser persona funcionaria o empleada pública.

**Artículo 17.** Los Observatorios sesionarán en forma ordinaria una vez al mes y extraordinariamente cuando lo cite el presidente del propio consejo o la tercera parte de sus miembros.

Habrá quórum con más de la mitad de sus miembros y los acuerdos se tomarán por mayoría de los presentes.

## TÍTULO TERCERO

### De la Política Pública a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

#### CAPÍTULO I

#### El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la política Sectorial y Regional



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

**Artículo 18.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, del Gobierno del Estado, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Estatal de Desarrollo, la Estrategia Estatal y los instrumentos de planeación específicos.

**A. El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares o quienes las personas titulares designen como representantes, de:**

- I. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.
- II. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
- III. La Secretaría de Seguridad Pública del Estado.
- IV. La Secretaría de Desarrollo Humano y Bien Común.
- V. La Secretaría General de Gobierno.
- VI. Por los municipios, la persona que sea designada por cada zona metropolitana.
- VII. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se consideren necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

La presidencia del Sistema Estatal será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

**B. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:**

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



- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;
- IV. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, los programas y planes de la entidad y de los municipios;
- V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;
- VI. Diseñar y aprobar la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afroamericanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en general en los municipios, según los estándares que aplican a cada grupo;
- VII. Formular y aprobar la Estrategia Estatal que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;
- VIII. Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes Estatal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, incluyendo fuentes;
- IX. Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y



- la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;
- X.** Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;
- XI.** Determinar los distintos tipos de vías del territorio nacional, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;
- XII.** Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:
- a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
  - b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
  - c) Definan las especificaciones técnicas del parque vehicular;
  - d) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente.
  - e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el



desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;

- f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;
- g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;
- h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;
- i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Estatal, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;
- j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

**XIII.** Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

**Artículo 19.** La política estatal de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley, los que para tal efecto emita el Sistema Estatal, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.



## CAPÍTULO II

### Del derecho a la movilidad

**Artículo 20.** 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, por lo que las personas serán el centro del diseño y del 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 a todas las localidades del estado con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.

El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.





**Artículo 21.** 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 siguientes directrices:

- 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. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;
- 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, incluidos pasajeros, personas 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 siniestros 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.

**Artículo 22.** 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 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.

**Artículo 23.** Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales.

**Artículo 24.** Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte 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, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más



seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

**Artículo 25.** 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 26.** 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 27.** 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.

**Artículo 28.** Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

**Artículo 29.** Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

**Artículo 30.** El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad,



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

**Artículo 31.** El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo 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, género, edad u otra.

**Artículo 32.** Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando 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. 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.
- III. 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.
- IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben



contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística.

- V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso 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 33.** 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 General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados 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 pueda violentarla;
- IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;
- V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas, la Ley de Víctimas para el Estado de Chihuahua y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y
- 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. En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas y la Ley de Víctimas para el Estado de Chihuahua. 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.

### CAPÍTULO III

#### Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

**Artículo 34.** La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del estado, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del estado en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Estatal y publicada en el Periodico Oficial del Estado.

**Artículo 35.** Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del estado, interurbanos y rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano 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 distintos órdenes de gobierno, 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.
- 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 36.** La Estrategia 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, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y en su caso actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del estado. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia Estatal;



- II. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Periodico Oficial del Estado.
- III. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

## CAPÍTULO IV

### Sistema de Información Territorial y Urbano

#### Sección Primera

#### Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano

**Artículo 37.** El Sistema de Información Territorial y Urbano es un 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, pública 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.

La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Estatal 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.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás





legislación aplicable.

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano 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, entidades federativas y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 38.** 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 integrarán por las siguientes:

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

### **Sección Segunda**

#### **De las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.**

**Artículo 39.** El estado, en el ámbito de sus competencias, integrará las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de



- Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Chihuahua, 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. Operadores de servicios de transporte;
  - IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
  - V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
  - VI. Información sobre 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. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
  - VIII. Información sobre encuestas origen/destino;
  - IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
  - X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
  - XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
  - XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y



**XIII.** La información 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 25 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.

## **CAPÍTULO V**

### **Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial**

#### **Sección Primera**

#### **Política de Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo 40.** El estado y los municipios integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos y rurales vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad 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 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 las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y 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 a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVII.** Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros 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.** Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte.
- XX.** Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana y rural sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte.

**Artículo 41.** En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

- I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.
- II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, 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.



- III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso a 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, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

### Sección Segunda

#### De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura

**Artículo 42.** El estado y los municipios establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, los distintos órdenes de gobierno deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

**Artículo 43.** Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que



responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

**Artículo 44.** El estado y los municipios en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

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

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

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la





circulación rodada y el tránsito peatonal;

d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

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



reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

- VII.** Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;
- VIII.** Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras; Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;
- IX.** Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;
- X.** Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
- XI.** Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;



- XII.** Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;
- XIII.** Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo.
- XIV.** Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

**Artículo 45.** La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento.
- II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización. La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte de la Federación, entidades federativas y municipios deberá 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:
  - a) Rurales
  - b) Semirurales;
  - e) Urbanas;



d) Predominantemente urbanas.

**Artículo 46.** 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.

Las autoridades de gobierno 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 lo establecido en la presente Ley.

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. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta,



así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

**Artículo 47.** Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

El Sistema Estatal emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

**Artículo 48.** El estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

**Artículo 49.** A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros.
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

**Artículo 50.** El estado y los municipios en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.



**Artículo.** Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos. Las autoridades estatales y municipales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

**Artículo 51.** 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.

**Artículo 52.** Cada autoridad en materia de transporte en los tres órdenes de gobierno definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta Ley.

**Artículo 53.** Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

- I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las



personas usuarias de la vía.

- II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones.
- III. Control y registro de conductores.

**Artículo 54.** Las autoridades competentes, establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

**Artículo 55.** A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga. Las autoridades competentes podrán establecer los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

### Sección Tercera

#### De los Programas Integrales de Movilidad y Seguridad Vial

**Artículo 56.** En toda conurbación y zona metropolitana se deberá publicar un Programa Integral de Movilidad y Seguridad Vial, como el instrumento de planeación de las políticas de movilidad y seguridad vial en ese territorio, incluyendo la infraestructura vial y los servicios de transporte, y siendo obligatorio para todos los municipios del mismo. La entidad podrá emitir las normas locales para regular estos Programas, incluyendo las reglas de coordinación entre gobierno estatal y gobiernos municipales para emitir el Programa, que deberá prever la participación de todas las autoridades involucradas. Cuando la conurbación se encuentre íntegramente dentro de un municipio, el Programa Integral de Movilidad y Seguridad Vial será municipal.



**Artículo 57.** Los Programas Integrales de Movilidad y Seguridad Vial deberán de considerar los siguientes lineamientos:

- I. Considerar datos oferta y demanda de movilidad para diagnosticar y analizar la información, en relación con la información prevista en el Sistema de Información de Movilidad y Seguridad Vial.
- II. Evaluar los indicadores del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y considerar escenarios futuros de impactos de éstos, con el fin de dotar a las metas e indicadores de evaluación del programa, de una sólida justificación técnica relacionada con las metas del país.
- III. Diseñar de manera participativa con la población y actores clave en cada conurbación y zona metropolitana, una visión colectiva de ciudad. Definir objetivos y estrategias a corto, mediano y largo plazo con base en esta visión.
- IV. El Programa debe ser congruente con otros instrumentos de planeación, especialmente en materia de ordenamiento territorial, gestión del suelo, vivienda y medio ambiente.
- V. El diseño de subprogramas, líneas programáticas y acciones (obras y proyectos) deberá poder vincular los objetivos con los instrumentos presupuestales, regulatorios, fiscales, económicos e institucionales que se propongan.
- VI. Todo programa debe contener un plan de implementación con los responsables y coordinación institucional, así como una estrategia de evaluación continua, con los mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.

#### **Sección Cuarta**

#### **De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito**





**Artículo 58.** 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 y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas. La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

**Artículo 59.** El estado los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas 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. Las autoridades competentes establecerán en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo. Por lo anterior las disposiciones que regulen las cuestiones inherentes a tránsito 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 éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. El 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) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
  - b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
  - c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
  - d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
  - e) Ninguna intersección, 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 todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
  - V.** El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;
  - VI.** Que cualquier persona menor de doce años 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;
  - VII.** El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
  - VIII.** Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
  - IX.** El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la



materia;

- X.** La prohibición de hablar por teléfono celular 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 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 0.05g/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.
- La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal y las autoridades estatales competentes.
- XIII.** La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas 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 la armonización de los reglamentos aplicables. Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

**Artículo 60.** Las autoridades competentes en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

**Artículo 61.** El estado y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán 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.

Las autoridades competentes 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 y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.



**Artículo 62.** El estado y los municipios, emitirán 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 obtener su licencia en igualdad de condiciones.

**Artículo 63.** Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, 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. La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad estatal aplicable.

### **Sección Quinta**

#### **De los Instrumentos en materia de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda**

**Artículo 64.** El estado y los municipios, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley, la Ley General de Cambio Climático y la Ley de Cambio Climático para el Estado de Chihuahua.



**Artículo 65.** El estado y los municipios en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente. Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable. Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

**Artículo 66.** El estado y los municipios en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

### **Sección Sexta**

#### **Instrumentos financieros**

**Artículo 67.** Se constituirá el Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial como programa presupuestal, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en las zonas urbanas del Estado.

El Fondo financiará los siguientes rubros:

- I. Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclista;
- II. Actividades de promoción y educación de la movilidad sustentable;



- III. Diseño y planeación de servicios de transporte público;
- IV. Implementación y promoción de servicios alternos de movilidad;
- V. Diseño de programas, proyectos ejecutivos y planes de servicio/operación;
- VI. Diseño de protocolos, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la ley.

El estado y los municipios podrán recibir recursos del 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 68.** Para la constitución del Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se podrán usar recursos propios, transferencias y subsidios. En el caso de recursos propios, se podrán establecer fuentes de financiamiento complementarias como las siguientes:

- I. Implementación diferenciada de impuesto a la tenencia vehicular enfocando el cobro al precio, potencia o emisiones de los vehículos;
- II. Cobro de peajes para solventar la inversión, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, y compensar las externalidades del uso del automóvil;
- III. Cobro de tarifas de estacionamiento en vía pública;

### **Sección Séptima**

#### **De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial**

**Artículo 69.** El estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar



y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

**Artículo 70.** La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

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

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial.
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial.
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada.
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros.
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del





trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

**Artículo 71.** La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;
- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
- VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente;



- VIII.** Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

**Artículo 72.** La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad. El estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periodico Oficial del Estado.

**SEGUNDO.** En un plazo no mayor a 180 días, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, se deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

**TERCERO.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

**CUARTO.** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**QUINTO.** En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, así como los municipios, deberán integrar los registros,



indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

**SEXTO.** Se derogan todas las disposiciones que contravengan el presente decreto.

Dado en el Salón de Sesiones del H. Congreso del Estado de Chihuahua, el 15 de marzo de 2022.

Atentamente



**DIPUTADA ILSE AMÉRICA GARCÍA SOTO.  
REPRESENTANTE CIUDADANA  
BANCADA NARANJA.**



**DIPUTADO BENJAMÍN CARRERA CHÁVEZ.  
PARTIDO DE MORENA.**



**DIPUTADA ADRIANA TERRAZAS PORRAS.  
PARTIDO DE MORENA.**



**LETICIA ORTEGA MÁÑEZ  
PARTIDO DE MORENA.**



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

"2022, Año del Centenario de la llegada de la Comunidad Menonita a Chihuahua"

**EDIN CUAUHTÉMOC ESTRADA SOTELO**  
**PARTIDO DE MORENA.**

  
**ÓSCAR DANIEL AVITIA ARELLANES**  
**PARTIDO DE MORENA.**

**ROSANA DÍAZ REYES**  
**PARTIDO DE MORENA.**

  
**GUSTAVO DE LA ROSA HICKERSON**  
**PARTIDO DE MORENA.**

  
**MAGDALENA RENTERÍA PÉREZ**  
**PARTIDO DE MORENA.**

  
**MARÍA ANTONIETA PÉREZ REYES**


**PARTIDO DE MORENA.**



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

"2022, Año del Centenario de la llegada de la Comunidad Menonita a Chihuahua"

---



**DAVID ÓSCAR CASTREJÓN RIVAS**  
**PARTIDO DE MORENA.**



**AMELIA DEYANIRA OZAETA DÍAZ**  
**PARTIDO DEL TRABAJO.**

**Es cuanto.**