



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

NÚMERO DE ASUNTO
859

INICIATIVA CON CARÁCTER DE DECRETO

Por medio de la cual propone reformar diversos artículos de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, de la Ley de Vialidad y Tránsito, de la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, de la Ley de Vivienda y del Código Municipal, todos ordenamientos del Estado de Chihuahua, en materia de movilidad urbana; así como expedir la Ley de Movilidad Integral Sustentable para el Estado de Chihuahua.

PRESENTADA POR: Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México (PVEM).

LEÍDA POR: Diputado Alejandro Gloria González (PVEM).

SE ADHIERE: Diputada Carmen Rocío González Alonso (PAN).

FECHA DE PRESENTACIÓN: 21 de septiembre de 2017.

TRÁMITE: Se turna a la Comisión Especial de Movilidad Urbana

FECHA DE TURNO: 26 de septiembre de 2017.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

**H. CONGRESO DEL ESTADO.
PRESENTE.-**

Los Suscritos, Hever Quezada Flores y Alejandro Gloria González, en nuestro carácter de Diputados de la Sexagésima Quinta Legislatura e integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 68, fracción I, de la Constitución Política del Estado de Chihuahua; los artículos 57, 167 fracción I y 168 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, nos permitimos someter a la consideración de esta Soberanía, iniciativa con carácter de DECRETO con el propósito de reformar diversos artículos de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Chihuahua, de la Ley de Transporte y Vías de Comunicación, así como de la la Ley de Vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua. Lo anterior, sustentado en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A partir de la revolución industrial los modos de vida de las sociedades se fueron transformando, hasta que se puntualizó en el modelo T de Ford, El cual estableció un punto sin retorno en la forma de producción impactando de manera positiva en el consumo de todas las clases sociales y no sólo en un nicho de alto poder adquisitivo; la marca o lo distintivo del Siglo XX es el bajo costo de producción y el alto consumo de la clase media, haciendo por tanto que el automóvil más allá de ser el inicio de una nueva época industrial en el siglo



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

pasado es el símbolo de un siglo que sobre produce y sobre consume que nos alcanza hasta al día de hoy.

El alto consumo automotriz nos ha llevado a que el desarrollo y el diseño de nuestras ciudades sea focalizado a una infraestructura y planeación urbana hecha para los automóviles, sumando que el desarrollo inmobiliario ha generado una desfragmentación espacial la cual hace segregaciones socio-espaciales con altos costos en infraestructura y servicios; en todos los modelos de planeación que hemos visto implementados en ciudades Latinoamericanas y del Caribe vemos el enfoque de priorización hacia el uso de vehículo motorizado, lo que aparentemente justifican las administraciones locales para estar invirtiendo en proyectos millonarios para infraestructura vial, como puentes a desnivel, gazas, pasos peatonales que aparentemente benefician al flujo vehicular pero cuartan el derecho humano a la movilidad y alejándonos del enfoque de resiliencia urbana y periurbana, así como de conceptos de ciudades compactas que ofrezcan espacios públicos incluyentes.

Este acelerado proceso de urbanización y edificación de viviendas al margen de una inadecuada política de desarrollo urbano, ha ocasionado una serie de efectos negativos para las ciudades, tales como el desorden urbano, la especulación inmobiliaria, el derroche de recursos naturales y la erosión de los suelos, entre otros.

Para el 2030 en caso de no aplicarse medidas congruentes de resiliencia, 77 millones de residentes urbanos se sumaran a los índices de pobreza, lo cual generará pérdidas de 314,000 millones al año.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

Como grupo parlamentario hemos evocado a proyectos de impacto social y ambiental teniendo bases claras de sustentabilidad para mejorar nuestra calidad de vida y la de nuestras ciudades, hemos trabajado en esta Reforma Integral en Materia de Movilidad Integral, donde la visión que tenemos es a partir de un Desarrollo Sustentable que nos permita alcanzar la capacidad técnica de ser resilientes, donde los desarrollos de vivienda sean coherentes con su entorno, contener planes y programas de movilidad cuando se hagan planteamientos de centros de población compacta, generar políticas al fomento de desarrollo urbano sostenible para el uso racional del territorio reduciendo las necesidades de movilidad de personas y mercancías; a lo que se añade la participación de la sociedad en la toma de decisiones, que es un punto toral para el desarrollo e implementación de programas y acciones en tema de movilidad y desarrollo urbano sustentable.

Hoy en día el 54% de la población mundial vive en las zonas urbanas y según el McKinsey Global Institute, en 2025 tan solo 600 urbes generan mas de 60% del PIB global. En México, la tendencia es parecida: poco mas de 70 ciudades albergan 62% de la población nacional, generar 76% del PIB y concentran 90% de la inversión fija bruta de manera contradictoria siendo referente de mayor desigualdad social en nuestras ciudades mexicanas.

El crecimiento desmedido que tienen nuestras ciudades exige respuestas conscientes y meditadas a una igualmente creciente demanda de servicios urbanos, escuelas, transporte, vivienda y seguridad.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

El actual modelo de crecimiento urbano, ha estado determinado en gran medida por el mercado inmobiliario y es, fundamentalmente disperso y desordenado, lo cual ha dado origen en muchos casos a la urbanización sin ciudad o a las ciudades insulares: estructuras desvinculadas de su entorno que sólo se encuentran conectadas al espacio metropolitano por medio de una simple vialidad.

Según los datos de Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), el desarrollo urbano fragmentado deviene largas distancias recorridas y tiempos de traslado prolongados del presupuesto Total en Movilidad en Chihuahua, que es de 226 millones 350 mil 393 pesos la mayoría se invierte en infraestructura vial y en pavimentación de calles, con un 45% y 40% respectivamente, frente a un 4% en infraestructura peatonal y un porcentaje ínfimo a la infraestructura ciclista, cifras que nos indican que el esquema actual provoca un aumento en la dependencia del automóvil, a pesar de que el transporte público es el medio más utilizado por la población.

El artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos establece la base para el desarrollo del derecho a la movilidad:

“Artículo 13.

1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.”

Ahora bien, el párrafo tercero, del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece lo siguiente:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

"Artículo 27...

...

La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico; para el fraccionamiento de los latifundios; para disponer, en los términos de la ley reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad rural; para el fomento de la agricultura, de la ganadería, de la silvicultura y de las demás actividades económicas en el medio rural, y para evitar la destrucción de los elementos naturales y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad."

Por otra parte, la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, señala en su Artículo II, numerales 2 y 3:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

“Artículo II. Principios del Derecho a la Ciudad.

2. Función Social de la Ciudad: La ciudad atiende la función social si garantizar a todas las personas el usufructo pleno de la economía y de la cultura de la ciudad, a la utilización de los recursos y la realización de proyectos e inversiones en su beneficio y de los habitantes, dentro de criterios de equidad distributiva, complementariedad económica, y respecto a la cultura y sustentabilidad ecológica; el bienestar de todos y todas los(as) habitantes en armonía con la naturaleza, hoy y para las futuras generaciones.

3. Función Social de la Propiedad.

A. Los espacios y bienes públicos y privados de la ciudad y de los ciudadanos deben ser utilizados priorizando el interés social, cultural y ambiental. Todos los(as) ciudadanos (as) tienen derecho a participar en la propiedad del territorio urbano dentro de parámetros democráticos, de justicia social y de condiciones ambientales sustentables. En la formulación e implementación de las políticas urbanas se debe promover el uso socialmente justo, con equidad entre los géneros y ambientalmente equilibrado del espacio y suelo urbano y en condiciones seguras.

B. En la formulación e implementación de las políticas urbanas debe prevalecer el interés social y cultural por sobre el derecho individual de propiedad.

C. Los ciudadanos tienen el derecho a participar de las rentas extraordinarias (plusvalías) generadas por la inversión pública o del Estado



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

que es capturada por los privados sin haber efectuado ninguna acción sobre su propiedad.”

Al respecto, Benjamín Barber, sociólogo urbano, nos dice que durante el siglo XIX las ciudades se hicieron, se pensaron y se construyeron en torno al desarrollo industrial; a lo largo del siglo XX se pensaron en torno al automóvil, en el siglo XXI es momento de que las ciudades se construyan en torno a las personas.

Quienes integran las clases sociales menos favorecidas, al acceder a la vivienda se encuentran restringidos por sus ingresos, se ven limitados a vivir en la periferia urbana o en zonas de riesgo¹ cada vez más lejanas del primer cuadro de la ciudad, y muchos de ellos se encuentran en situación irregular respecto a la propiedad que habitan o compran su vivienda en lugares donde los desarrolladores inmobiliarios (ofrecen un precio más barato), pero este ahorro finalmente se traduce en un alto costo para los habitantes de dichos inmuebles, debido a las carencias en los servicios básicos y a los altos costos del transporte o de combustible; pero no sólo se afecta la calidad de vida de familias e individuos sino que se afecta la economía y el medio ambiente por una baja en la productividad y por la emisión de contaminantes, entre otros efectos adversos generados por la pérdida de tiempo en tránsito y la lejanía de las fuentes de trabajo.

¹ Planes integrales de movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sostenible. ITDP México. 2012.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

La movilidad puede ser concebida como una práctica social de desplazamiento de todas las personas a través del tiempo y del espacio para acceder a distintos bienes, servicios o destinos de su interés y demanda.²

Entre 1980 y 2010 en las ciudades con más de 50 mil habitantes se han expandido 6 veces, mientras que la población se ha incrementado tan solo 1.9 veces, por lo que la disminución de la densidad población ha encarecido un 67% la prestación de servicios.¹ La carencia de mecanismos e incentivos para hacer un planeación metropolitana efectiva, un marco regulatorio federal que reduce la eficacia de la planeación, las políticas de vivienda que expanden nuestras ciudades, es por ello que el análisis de la movilidad requiere un enfoque multidisciplinario, ya que este complejo fenómeno está relacionado con diversos campos, entre los que se pueden señalar la planeación de asentamientos humanos, el desarrollo urbano, el medio ambiente, los derechos humanos, las finanzas y la política.

El nuevo paradigma de movilidad consiste en reivindicar y valorizar el carácter activo de las personas en su conjunto como entes móviles. A partir de este nuevo enfoque, la movilidad puede ser analizada desde tres aspectos: el de los usos y valores, el de los instrumentos y medios, así también el de los actores.³

²Óscar Figueroa, op. cit., p. 29.

¹ Salvador Medina Ramirez y Jimena Veloz Rosas DOT Desarrollo Orientado al Transporte "Regenerar las ciudades Mexicanas" ITDP para mejorar la movilidad. Pág. 10

³ Paola Jirón M. et al., "Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana", en Revista INVI, vol. 25, núm. 68, Santiago, mayo de 2010, p. 30 y 31.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

El tiempo y el espacio de traslado adquieren una relevancia determinante y deben dejar de ser considerados como costos necesarios para que la movilidad comienza a ser medida entonces, con base en la generación y el desahogo de necesidades para todas las personas, esta nueva concepción de movilidad no se limita con traslados origen destino sino incluye el trayecto en si mismo, una experiencia valorada en sus dimensiones social, cultura e inclusión emocional, dando como resultado una mejora a la calidad de vida.

Ahora bien, en cuanto al tema del Derecho a la Movilidad, que si bien no está consagrado expresamente en la Constitución Mexicana, nuestra norma suprema hace referencia de manera implícita, además podemos acudir a diversos tratados e instrumentos internacionales, así como a las opiniones de organismos internacionales como las observaciones generales emitidas por el Comité DESC.

En su Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal propone definirlo como *"el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo"*.⁴

La manera en que se encuentran planteadas nuestras ciudades no corresponde a la realidad de la población, pues carecen de infraestructura adecuada para las bicicletas o de aceras suficientemente amplias y accesibles a todo tipo de peatones, en particular a aquellos con movilidad reducida.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

Sanear nuestras ciudades e invertir la jerarquía actual de movilidad, en la que el automóvil se encuentra en la cúspide y el peatón al fondo de la pirámide es fundamental pues a pesar de la falta de infraestructura los desplazamientos en bicicleta y a pie son inevitables puesto que frecuentemente constituyen junto con el transporte público la única opción para trasladarse de muchos ciudadanos, lo cual aunado a la polución generada por el tráfico y la congestión vehicular conlleva a altos costos económicos, ambientales y sociales.

Se estima que cerca del 28% de los viajes en las principales ciudades de Latinoamérica se realizan en bicicleta⁵, según un estudio realizado en 2007⁷, en quince ciudades de nueve países latinoamericanos, que representan un total de 113 millones de habitantes, más de dos tercios de los viajes (71%) realizados por esa población fueron en transporte público colectivo, caminando o en bicicleta.

La infraestructura de una ciudad con redes peatonales y ciclo vías mejora la salud pública y calidad de vida de la población al hacer mas habitables nuestras ciudades contemplando el bienestar colectivo mediante esquemas de movilidad activa lo cual, sin lugar a duda favorece a la población.

Al hablar de salud pública hablamos de movilidad: resulta más que oportuno contemplar el bienestar de la colectividad mediante esquemas que favorezcan la movilidad activa de los individuos, sobre todo con los elevados índices de obesidad y otros padecimientos derivados del sedentarismo como la diabetes.

⁵Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012: Rumbo a una nueva transición urbana. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Habitat, Agosto del 2012.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

En este sentido en México al igual que otras ciudades del mundo, la inactividad física es un factor de riesgo significativo para enfermedades cardiovasculares y otros padecimientos crónicos, tales como diabetes tipo 2 y algunos tipos de cáncer; Nuestro país sufre una verdadera pandemia de obesidad y sobrepeso que ha llevado a diversas organizaciones y autoridades a alertar sobre el probable colapso de nuestro sistema de salud. Se estima que en México el 70% de la población padece sobrepeso u obesidad, y en particular esta última condición afecta a más del 30%.

De acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), la situación actual de la movilidad tiene costos sociales por más de 85 mil millones de pesos al año. El aplicar mejoras a los esquemas de movilidad tendría repercusiones muy positivas en la economía familiar. Para darnos una idea del impacto probable veamos las cifras que arroja un estudio del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) publicado en el semanario británico *TheEconomist*, en el cual se compara el gasto de los hogares más de 30 países resultando México como el país que más gasta en transporte y el que menos gasta en ropa y calzado con 3 por ciento, además de ubicarse por debajo del promedio en recreación, salud y educación, entre otros.

En México el consumo per cápita de gasolinas es mayor 22% que en Alemania, Italia, Chile, España, Francia, Argentina, Brasil y China según el estudio realizado por la Cámara de Diputados, mismo que afirma que cada persona en México destina el 3.4% de su ingreso a la compra de gasolina, en tanto que en Chile el consumees de 2.4%, China el 1.7%, Reino Unido y Argentina el 1;8% Alemania e Italia el 1.4, Brasil el 1.2%, Francia el 0.7, en España el 0.9% gasto/ ingreso.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

Cuando se brindan alternativas frente al uso del automóvil particular el gasto en combustible disminuye y queda libre para utilizarse en otros rubros como salud, educación, recreación, ropa y calzado e incluso en algunos casos puede incentivar diversas industrias que pertenecen más a la economía local, a diferencia del gasto en combustible que casi íntegramente dejan el lugar donde se realiza.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2012), en 2008⁷ la contaminación relacionada con la combustión de combustibles fósiles estuvo vinculada a más de 14 mil muertes por mala calidad del aire en el país sumando 24,000 muertes al año, 40,000 heridos por accidente de tránsito generando un costo de 126 mil millones al año lo equivalente al 1.3% del PIB¹. Transportarse activamente, ya sea caminando o pedaleando beneficia tanto a individuos como al sistema de salud, incrementar los desplazamientos a pie y el uso de la bicicleta como transporte tienen también impacto en la vitalidad económica, contribuye a combatir el cambio climático, evitar la congestión vehicular, así como lograr la cohesión social y seguridad en la comunidad.

La conclusión salta a la vista: los ambientes peatonales y ciclistas de alta calidad son de suma importancia para el éxito comercial. La evidencia indica que es ventajosa para los comercios apoyar medidas que atraigan a peatones y usuarios de transporte público a la zona de su negocio. Una mayor inversión en el ambiente peatonal, con calles completas y medidas que restrinjan el tráfico vehicular, atraen una clientela más regular y leal al área y tiene un impacto positivo en comerciantes y clientes por igual.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

La comunidad comercial y empresarial tiene relevancia en la planificación urbana, sin embargo con frecuencia terminan subestimando la importancia que tienen los peatones y ciclistas para las calles principales y los centros comerciales. Las ideas erróneas aumentan el riesgo de que se realicen políticas de planeación de transporte alejadas de la realidad en este sentido. Es importante que la planeación de transporte en las calles principales no se haga con base en filias y fobias, si bien es importante promover la movilidad activa y desincentivar el uso del automóvil particular, se debe recordar que todos las personas tienen el mismo derecho a la movilidad, quienes caminan, andan en bici, conducen su automóvil, usan el transporte público, e incluso está bien mezclar diferentes tipos de transporte.

El derecho a la movilidad garantiza una ciudad segura e incluyente, en temas de género vemos una fuerte deficiencia tanto en los sistemas de transporte público como en lograr hacer trayectos seguros. Es necesario integrar las políticas de desarrollo urbano y económico con las políticas de movilidad a modo de que se minimicen los desplazamientos habituales garantizando plenamente la accesibilidad a los centros de trabajo, residencias así como a los puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible. De igual manera se debe ir adecuando progresivamente el sistema de cargas y tarifas directas sobre movilidad a un esquema que integra las externalidades, que equipare al transporte público y privado en lo que concierne a los costes de utilización de los sistemas que regulen la accesibilidad ordenada al núcleo urbano y disuadas de hacer un uso poco racional del vehículo privado. Debemos generar el fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio, satisfaciendo las necesidades de movilidad de las personas, dando cumplimiento a los tratados



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

internacionales vigentes relativos a la preservación del clima en lo que concierne a la movilidad.

Como fracción parlamentaria estamos trabajando el tema de la dignidad humana en todos sus aspectos: uno de estos aspectos es el otorgar a la ciudadanía el Derecho a la Ciudad, ofrecer espacios dignos de ocio, espacios públicos en los que se nos permita llegar a través de la intermodalidad, hacer nodos de conexión en parques y jardines dignos de ciudades que puntúan en temas económicos y sociales. Es nuestro papel buscar medidas de resiliencia socio ecológica real y adaptadas a nuestro entorno, herramientas que dejaremos a las nuevas administraciones para ir saneando nuestras ciudades, en congruencia con nuestro desarrollo urbano. Recordemos que somos el Estado grande, nuestra diversidad territorial debe ser atendida pues no podemos seguir con la dinámica de proyectos millonarios e inversiones sin estudios y planeación que dan soluciones para los vehículos pero no para las ciudades, no para las personas.

Si los centros no están conectados a las zonas residenciales circundantes y al transporte público, el número de peatones decaerá. Un diseño urbano deficiente tendría el mismo efecto. La gente se siente segura en lugares donde hay más actividad comercial mixta, actividad las 24 horas, que está rodeada de otros, tener ojos ciudadanos vigilantes. Una disminución en el número de peatones inevitablemente causaría pérdidas para comercios y proveedores de servicios, reducción en la calidad de la oferta y recortes en el área. No es exagerado afirmar que condiciones de alta calidad para peatones y ciclistas son de vital importancia para el éxito en centros de actividad comercial.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

Nuestro grupo parlamentario ha plasmado sus esfuerzos también en distintas acciones e iniciativas puesto que la defensa de la dignidad humana a través de la movilidad y el Derecho a la Ciudad deben ser representados en la Constitución y las Leyes, mismas que deben reconocer las prerrogativas ciudadanas de las que gozan los ciudadano en su contexto Urbano.

Ejemplo de lo anterior, fue la iniciativa para reformar la Constitución Políticas del Estado Libre y Soberano de Chihuahua, para que en su artículo 4º tomara el concepto de movilidad y se sumara un reconocimiento expreso al Derecho a la Ciudad, mismo que es parte de una nueva generación de derechos urbanos que se basan en la participación ciudadana, por tanto, el reconocer el Derecho a la Ciudad dispensa a la ciudadanía a crear una Carta del Derecho a la Ciudad y pugnar por los derechos que se desprender por el hecho de vivir en una ciudad donde la ciudad sirve a sus habitantes en una resiliencia socio ecológica.

También se suma la iniciativa presentada en materia de Redes de Transportes, para regularizar el uso de las plataformas y nuevos medios de transporte que atiendan a los usuarios y respondan realmente a las necesidades de toda sociedad urbanizada.

Debemos de cambiar nuestra visión que se ha visto permeada por desarrolladores que llevan a las ciudades a ser fragmentadas, desconectadas y dispersas, la falsa visión de que un muro nos da seguridad la cual solo divide y genera segregación socio espacial la cual afecta profundamente tanto a la trama urbana como al desarrollo de sus habitantes, sumándole los altos costos en inversión de infraestructura urbana, privilegiando solo al desarrollador e inversionistas.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

Entre otras cosas, lo que se pretende con el presente proyecto de Decreto es abordar algunos lineamientos imprescindibles para la conformación de ciudades modernas que den respuesta a las necesidades de la población, entre otros los siguientes:

Ciudades compactas. Son aquellas que por su estructura y trama urbana presentan compacidad, permitiendo el desarrollo de la vida en comunidad. Y en las cuales, lugares de interés y servicios se localizan cercanos.

Densificación Urbana: Contempla la utilización eficiente del uso de suelo para un ordenamiento urbano, la reconversión del patrimonio arquitectónico, la modificación de parámetros urbanísticos en edificios existentes, la mejora integral de barrios y construcciones verticales en las cuales se promueva una mezcla de actividades en las zonas.

Mejores servicios de transporte público. Es menos costosa la inversión en la cobertura de transporte público en un territorio compacto que en un área urbana extensa. A su vez un transporte público adecuado genera una dependencia menor del automóvil individual, así como la reducción del consumo de energía, de emisiones tóxicas en el aire y una mayor accesibilidad intermunicipal. Factores que aumentan la calidad de vida.

Mayor facilidad para la dotación de servicios públicos. Una ciudad densa cuenta con los servicios básicos como agua y drenaje, alumbrado público, recolección de basura, etc., de manera más rentable y menos segregada que en un modelo



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

expansivo en el cual se debe invertir en infraestructura costosa para cubrir las necesidades básicas de todo el territorio.

En sintonía con lo anterior será necesaria la colaboración de diferentes instancias para establecer políticas de mejora en la ordenación territorial y el desarrollo habitacional, además de promover la incorporación de tecnologías más eficientes en los diversos proyectos de desarrollo urbano, infraestructura y de movilidad.

Asimismo, el desarrollo de la tecnología traerá la planeación y el desarrollo urbano a niveles insospechados, brindándonos una transparencia en datos e indicadores los cuales permitan generar proyectos enriquecidos en base a necesidades presentes, como la aplicación de la tecnología para calificar sistemas de transporte, calidad de viaje y compartir experiencias desde el usuario donde toda esta información la contengan los tomadores de decisiones.

En este sentido la creación de la Secretaría de Movilidad Integral, la propuesta que contiene la presente iniciativa viene a habilitar una materia en la que debemos evitar el rezago histórico, asignándole la importancia merecida a la movilidad humana como derecho de la población y estableciendo como un deber común cuidar el medio ambiente y nuestra salud, al mismo tiempo que pugnamos por una mayor libertad y equidad entre los individuos que se desarrollan en los centros de población de nuestro estado.

Ahora bien abordando el proyecto de Ley de Movilidad Integral es necesario mencionar que se compone de tres Títulos: *Disposiciones Generales, Del Sistema Estatal de Movilidad y De las Infracciones, Sanciones y Recursos.*

En el Capítulo Único del Primer Título del presente proyecto de ley, se establecen una serie de principios rectores de la Ley.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

Los principios rectores de las diversas normas son guías mínimas para la interpretación e instrumentación de los mandatos dentro del cuerpo normativo, que plasman determinadas valoraciones de justicia de una sociedad, sobre la que se construyen las instituciones del Derecho y que en un momento histórico determinado informa del contenido de las normas jurídicas de un Estado.

Los principios nos servirán para:

- Dirigir o guiar a los órganos públicos en la elaboración de la legislación;
- Interpretar porque constituyen un firme asidero en la interpretación de las normas; e
- Integrar porque permite suplir las insuficiencias de las normas escritas.

En este sentido se plantean para guiar la aplicación de la Ley de Movilidad Integral, los siguientes:

Corresponsabilidad, que en muchos espacios de nuestro sistema jurídico es entendida como la responsabilidad de las personas, individual o colectivamente, para contribuir en los diversos aspectos del desarrollo económico, social, cultural y ambiental, en este caso los aspectos generales de la movilidad.

Con ello se pretende establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

Es así que, en el aspecto de las capacidades de las personas, es que se inscribe el principio de **accesibilidad**, el cual pretende garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

La accesibilidad es la cualidad de fácil acceso para que cualquier persona, incluso aquellas que tengan limitaciones en la movilidad, en la comunicación o el entendimiento, a fin de que puedan llegar a un lugar, objeto o servicio.

Si tomamos en consideración la construcción social y médica del término de discapacidad, que afirma la Organización Mundial de la Salud:

“Ésta es un término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura o función corporal; las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas, y las restricciones de la participación son problemas para participar en situaciones vitales... es un fenómeno complejo que refleja una interacción entre las características del organismo humano y las características de la sociedad en la que vive.”

En este sentido un factor importante en la construcción de la discapacidad es el enfrentamiento de las personas con ciertas limitaciones en el funcionamiento fisiológico, a las limitaciones en la participación de la sociedad. Limitaciones sociales formuladas generalmente por la percepción que se posee sobre la discapacidad y las barreras físicas que impone la sociedad a las personas.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

La accesibilidad, además de un principio es un derecho de la persona que pretende la equiparación de oportunidades; unido al derecho a la autonomía y la movilidad personal, como correspondencia al logro de una vida plenamente independiente.

Relacionado con la construcción de limitaciones sociales, se presenta entonces a la **inclusión**, como el principio para lograr superarlas. Este precepto se entiende como aquella interacción de la sociedad sin importar su condición física, cultural o social, con todo aquello que le rodea en igualdad de condiciones, teniendo así los mismos derechos y oportunidades de ingresar a todo aquello que permita el desarrollo fundamental de la persona, como salud, educación, labor y sociedad.

Si bien el término de inclusión generalmente se relaciona en el contexto de las personas en situación de discapacidad, en cuestión de movilidad la inclusión se refiera a dicha acepción más la inclusión en amplio sentido.

Uno de los ejemplos de la inclusión es la tendencia a eliminar la experiencia de la periferia, integrando en los sistemas de movilidad a los barrios, colonias en el caso de Chihuahua, relativamente inaccesibles por las condiciones topográficas de las ciudades y la nula dotación de infraestructura vial; volviéndoles una parte sistémica de la ciudad mediante una articulación ágil al sistema de transporte masivo.

Además de la inclusión de todas las personas, otro factor social importante para la movilidad es el tener en cuenta la **perspectiva de género**, conocida como el proceso que incorpora la equidad de género con el objetivo de valorar y atender



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

las implicaciones que tiene para las mujeres y los hombres cualquier acción que se programe, tratándose de legislación, políticas públicas, actividades administrativas, económicas y culturales en los sectores público, social y privado.

La consideración de las diferencias de género en los sistemas de transporte urbano ofrece beneficios tanto a los sistemas como a las mujeres en sí. A decir del estudio Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad, desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo, los beneficios de la integración de la perspectiva de género, entendida como equidad en el transporte público: 1) Aumenta el retorno de la inversión en infraestructura y la rentabilidad de los sistemas de transporte, al aumentar el número de usuarios; 2) Satisface la demanda de servicios de transporte a través del conocimiento de las necesidades, preferencias y limitaciones de todos los potenciales usuarios; 3) Mejora el acceso de la mujer al trabajo, a la educación y a los servicios que, en última estancia, aumentan la productividad laboral; y 4) Permite a las mujeres disponer de más tiempo para atender sus necesidades personales y laborales.

Ahora bien, otra guía sustancial en la articulación de un sistema de movilidad incluyente, accesible, corresponsable y con perspectiva de género es la **seguridad**. Más que nada se trata de privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

Una cuestión importante para resguardar a los usuarios, además de integrarlos a la comunidad, es la garantía por la seguridad, que motive la utilización de los



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

medios de transporte. Debe destacarse que este principio toma en cuenta todo sistema de movilidad confluyen diversos acontecimientos, los cuales comparten un espacio limitado, que a pesar de estar contemplado y regulado legalmente implican un alto nivel de accidentalidad.

Aunado a la seguridad, se encuentra la **calidad** de la movilidad, la cual se entiende como la forma de procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas. Por consiguiente, las unidades del sistema deben de estar en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, a fin de proporcionar una adecuada experiencia de viaje.

La calidad, como un principio de derechos humanos, y con ello el de movilidad, asegura que los medios y contenidos por los que se alcanza la realización de las garantías de las personas tengan los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función. En este sentido, la Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes en su artículo 7 fracción 8, reconoce el derecho de toda persona a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente.

Cabe destacar que el artículo 7 de la Declaración antes mencionada, menciona el Derecho a la democracia participativa, entendida como aquel derecho de todos los seres humanos y toda comunidad a participar activamente en los asuntos públicos y a disfrutar de una administración democrática en todos los



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

niveles de gobierno, el cual comprende diversos principios y derechos que podríamos resumir en la **Gobernanza**.

Aquélase define como el proceso de coordinación multiactor para lograr objetivos discutidos y definidos colectivamente, "bajo ambientes fragmentados e indefinidos". Este término, generalmente diferenciado de la gobernabilidad, pretende la inclusión y accesibilidad corresponsable de todas las personas en la toma de decisiones, construyendo espacios para una democracia dialógica, que defina los programas y proyectos con el mayor grado de apropiación de las acciones.

Por otro lado, se plantea que la movilidad debe basarse en **la sustentabilidad** de los sistemas, a fin de solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte. Este principio exige, por consiguiente:

Eficiencia para maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

Disponibilidad en la existencia, en cantidad suficiente para todas las personas, de servicios, instalaciones, mecanismos, procedimientos o cualquier otro medio que promueva la diversidad de modalidades de transporte, de infraestructura vial y de apoyo, y de espacios públicos, para una efectiva realización de



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

movimientos en el territorio que permitan la satisfacción de los derechos humanos.

Resiliencia para lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente; lo que exige la prevención e identificación de riesgos.

Y por último la **innovación tecnológica**, que busca emplear soluciones apoyadas en la investigación científica para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

Así se exige que nuestra representación de la movilidad se base bajo la concepción que es imposible conceptualarla bajo un solo modelo. Es así como el principio de **multimodalidad** guía las acciones para ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad reduciendo la dependencia del automóvil particular.

Y dado que las acciones programáticas de los principios exigen ciertas capacidades técnicas que inaccesibles temporalmente entre las diversas administraciones públicas, de los diversos órdenes de gobierno en el Estado, es que se contempla el ejercicio de la **subsidiariedad**. Ésta se entiende como el proceso en que una entidad mayor ayuda a una menor, cuando ésta no se



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

encuentra en posibilidades de resolver sus propias necesidades, por un tiempo determinado y sin absorberlas.

Por otra parte en, en el Capítulo Único del Primer Título, se determina la jerarquía de movilidad como elemento rector para la aplicación de la ley y para la asignación de presupuesto público, lo anterior con el objetivo de revertir la tendencia local, pues en la actualidad en una zona metropolitana como la de Chihuahua, de acuerdo a datos del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, durante 2014 el 45% del presupuesto federal se invirtió en carreteras, el 40% en vialidades para automóviles de motor, el 9% en espacios públicos, sólo el 4% en infraestructura peatonal y por último la inversión en infraestructura ciclista y de transporte público fue de 0%.

Como se había referido con anterioridad, la jerarquía de movilidad que se propone, sitúa como eje a los peatones, con énfasis en las personas con discapacidad y movilidad reducida, en segundo lugar a los ciclistas, en tercer término los usuarios del transporte público y finalmente, al transporte de carga y el particular.

Se establecen además nuevas figuras en la Ley, de acuerdo a la tendencia actual del mercado, para reconocer y regular a las Empresas de Redes de Transporte, las cuales operan a través de plataformas tecnológicas y sistemas de geo posicionamiento. Lo anterior con el objetivo de brindar opciones de movilidad a las personas.

En el Título Segundo, Capítulo Primero, se aborda lo relativo a las autoridades en materia de movilidad y se establece la creación de la Secretaría Movilidad



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

Integral, como el ente gubernamental encargado del diseño e instrumentación de la política pública en la materia, así como de la expedición de lineamientos para el transporte público de pasajeros y de carga, y de los proyectos de reglamento que expida el titular del Poder Ejecutivo, entre otras facultades.

En este sentido la Secretaría de Movilidad Integral será la autoridad facultada para autorizar, suspender y cancelar las concesiones de transporte público y para la planeación de las rutas y la elaboración de estudios técnicos orientados a mejorar el Sistema Integrado de Transporte Público y a colaborar en la ejecución de obra pública inclusiva en las ciudades.

El Segundo Capítulo del Título Segundo denominado *De la Participación Social* se divide en tres temas:

1. La creación de Consejos Asesores en Materia de Movilidad de carácter estatal, regionales y municipales, conformados por autoridades en la materia, así como por diversos actores de los sectores privado y social;
2. La promoción de la educación vial que permita socializar la Ley y sus reglamentos, así como impulsar el uso de medios alternativos al transporte particular; y
3. El reporte ciudadano como mecanismo orientado a facilitar, a través de medios electrónicos, la denuncia para la reingeniería de los procesos y la retroalimentación de los proyectos entre sociedad y gobierno.

El Capítulo Tercero establece las disposiciones para la planeación de la movilidad, mediante la creación del Programa Estatal de Movilidad como instrumento rector de la política pública y la conformación del Fondo Estatal de



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

Movilidad que permita captar y orientar recursos estatales, federales y de organismos internacionales al cumplimiento de los objetivos de la ley.

En el Capítulo Cuarto se determinan los derechos y obligaciones de peatones y ciclistas; la clasificación de los vehículos y sus requerimientos para circular; los requisitos para la expedición, suspensión o cancelación de las licencias de conducir, mientras que en el Capítulo Quinto se señalan los derechos y obligaciones de conductores y pasajeros, el Capítulo Sexto establece los lineamientos para la circulación de los vehículos.

En el Capítulo Séptimo relativo a los estacionamientos se hace la diferenciación entre el estacionamiento en la vía pública, el público y el privado y en estos últimos casos, la disposición, tal como marca la tendencia en materia de movilidad, es la de reducir progresivamente la oferta a fin de desincentivar el uso de vehículo particular y favorecer la utilización del transporte público. El Capítulo Octavo por su parte señala los límites de velocidad aplicables a vías principales y secundarias, así como a las zonas escolares, privilegiando la reducción de hechos de tránsito y por tanto de sus consecuencias.

El Capítulo Noveno denominado *De la Infraestructura de Movilidad* establece, entre otras disposiciones, que la implementación de elementos físicos de vialidad debe apegarse al Plan Estatal en la materia y la orientación de la infraestructura hacia un modelo de diseño universal que procure la utilización del espacio vial de manera incluyente.

En el Capítulo Décimo se regula el Sistema de Transporte Público, en el cual resaltan los siguientes elementos centrales:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- Se crea un Sistema Integrado de Transporte Público que privilegia la planeación y evaluación.
- Se reconoce la importancia del transporte no motorizado como elemento del Sistema Integrado orientado a la movilidad intermodal.
- Se cambia el esquema tradicional de hombre-camión, estableciendo las concesiones futuras para personas morales, mediante concurso, con el fin de mejorar la prestación del servicio. Las concesiones que se encuentran operando actualmente permanecerán de esa manera a fin de no afectar los derechos de los concesionarios.
- La Secretaría de Movilidad Integral, la cual tiene un carácter eminentemente técnico, será la autoridad facultada para expedir, suspender y cancelar concesiones de transporte público.

El Título Tercero del proyecto de Ley establece la figura del recurso y el procedimiento para hacerla efectiva, las disposiciones para las notificaciones, así como las sanciones administrativas orientadas a un buen funcionamiento del transporte público.

Por otra parte, el Primer Artículo del Decreto contiene una propuesta de reforma a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado, a fin de crear la Secretaría de Movilidad Integral, que integra las facultades de transporte público que actualmente posee la Secretaría General de Gobierno para concentrar en una sola dependencia estatal la toma de decisiones y la responsabilidad; el impulso a las energías renovables que actualmente ejerce la Secretaría de Economía; las facultades que se establecen en materia de movilidad, así como aquellas que corresponden actualmente a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

El Artículo Tercero del Decreto, busca reformar la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua para armonizar dicho ordenamiento con la Ley de Movilidad Integral del Estado, así como establecer la jerarquía de movilidad, los derechos de ciclistas y regular los estacionamientos públicos y privados, entre otros fines.

El Artículo Cuarto del Decreto, consiste en una modificación a la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible del Estado con el objetivo de vincular el urbanismo con la movilidad; establecer como facultad del Poder Ejecutivo impulsar y regular los usos de suelo mixto; promover la integración de los Institutos de Planeación Municipal y la creación de un sistema de indicadores de hábitat que permita evaluar la política pública, así como añadir infraestructura incluyente en las normas de vialidad que regulen los fraccionamientos e incorporar tecnologías que disminuyan el impacto ambiental en la pavimentación.

La propuesta de reforma a la Ley de Vivienda del Estado de Chihuahua, se encuentra en el Artículo Quinto del Decreto, en la búsqueda de modificar la política de vivienda estatal, orientándola a centros de población más compactos y promover la cercanía de los hogares a los servicios urbanos.

En el último punto del Decreto, se pretende adicionar un artículo 149 bis y un 159 bis al Código Municipal para el Estado de Chihuahua a efecto de vincular dicho ordenamiento con la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible para aplicar una sobre tasa del predial para los lotes baldíos, así como establecer un impuesto por la plusvalía que se genera de las obras de urbanización. Lo anterior encuentra sentido toda vez que dicha plusvalía es generada por la



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

inversión pública y resulta fundamental que se recupere un porcentaje de la misma para detonar el desarrollo urbano sostenible y la movilidad integral.

Finalmente, si bien es cierto el reconocimiento del derecho a la ciudad en lo general y a la movilidad, en lo particular, es un camino que recién inicia en los países latinoamericanos, se presenta como un punto de partida sin retorno, por su estrecha relación con otros derechos humanos, en particular con los derechos económicos, ambientales y culturales pero también porque en su aplicación encuentra aristas interesantes como el derecho a la igualdad y a la no discriminación.

Es por lo anteriormente expuesto y fundado, y con la convicción de que mejorar la calidad de vida de las personas precisa de centros de población más ordenados, seguros y competitivos, proponemos ante este Pleno, el presente proyecto con carácter de:

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO.-Se reforman los artículos 24, 25, 28 y 31 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Chihuahua, para quedar redactada de la siguiente manera:

LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

TÍTULO SEGUNDO

DE LA ADMINISTRACION PÚBLICA CENTRALIZADA

CAPÍTULO



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

DE LAS DEPENDENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
CENTRALIZADA

ARTÍCULO 24. Para el estudio, planeación y despacho de los asuntos del orden administrativo, el Poder Ejecutivo del Estado contará con las siguientes dependencias:

De la I a la IX...

X. Secretaría **Movilidad Integral Sustentable.**

De la XI a la XVI...

CAPÍTULO II

DE LA COMPETENCIA DE LAS DEPENDENCIAS

ARTÍCULO 25. A la Secretaría General de Gobierno corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

De la Fracción I a la XVII...

XVIII. Dirigir y vigilar el cumplimiento de las leyes y sus reglamentos en relación a las funciones de Gobernación, Registral de la Propiedad y Notariado y Registral Civil, así como vigilar la organización y el funcionamiento de las Direcciones que ejerzan las atribuciones anteriores y de acuerdo con los ordenamientos legales aplicables.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

XIX...

XX. Se Deroga.

De la XXI a la XXVII...

ARTÍCULO 28. A la Secretaría de Economía corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

De la I a la XXIII...

XXIV. Se Deroga.

XXV...

ARTÍCULO 31. A la Secretaría de Movilidad Integral Sustentable corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I...

II. En materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente:

Del a al e...

f. Realizar y promover estudios e investigaciones orientadas al ahorro y uso eficiente de energía; diseñar y ejecutar la política pública estatal en



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

materia de energías renovables; difundir las políticas que el Gobierno Federal establezca en el sector energético, elaborar proyectos, programas, proporcionar asesorías, procedimientos, ejecutar acuerdos y demás aspectos relacionados con el sector que promuevan su desarrollo tecnológico, financiamiento y eficiencia, así como controlar y vigilar el debido cumplimiento de dichas atribuciones.

III...

IV. En materia de movilidad:

a. Proponer al titular del Ejecutivo del Estado las tarifas de transporte público y tramitar las solicitudes para el otorgamiento de concesiones o permisos de servicio público de transporte de personas, de carga o mixto, en las carreteras y demás vías de comunicación de competencia estatal;

b. Diseñar, Instrumentar, Ejecutar y Evaluar, por sí o en coordinación con el sector privado, los proyectos y programas en materia de Transporte Público;

c. Establecer las políticas, normas y lineamientos que regulen la utilización de las vialidades, infraestructura vial y de los estacionamientos;

d. Elaborar y mantener actualizado el Programa Estatal de Movilidad;

e. Celebrar convenios con los sectores público, privado y social, en materia de movilidad;



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

f. Dictar las medidas necesarias para promover el uso racional del vehículo particular;

g. Participar con los gobiernos municipales en la elaboración y ejecución de los programas municipales de movilidad de las zonas conurbadas y/o metropolitanas;

V. Dirigir y vigilar el cumplimiento de las leyes y reglamentos con relación a las funciones de desarrollo urbano, **movilidad, ecología, catastro y ordenamiento territorial, así como vigilar la organización y funcionamiento de las direcciones que ejerzan las atribuciones anteriores;**

VI. Las demás que le atribuyan expresamente otras leyes y sus reglamentos.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se expide la Ley de Movilidad Integral Sustentable para el Estado de Chihuahua, para quedar redactada de la siguiente manera:

**LEY DE MOVILIDAD INTEGRAL SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE
CHIHUAHUA**

**TITULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPÍTULO ÚNICO
OBJETO Y PRINCIPIOS DE LA LEY**

ARTÍCULO 1. La presente Ley es de orden público e interés social y tiene por objeto establecer las bases y mecanismos para la planificación, regulación y gestión de la movilidad de las personas, así como del transporte de bienes y servicios.

ARTÍCULO 2. Son objetivos de la presente Ley:

- I. Garantizar a todas las personas el derecho a la movilidad y la elección del medio de transporte.
- II. Orientada a la seguridad de las personas.
- III. Educación vial.
- IV. Incentivar la transición hacia el uso de tecnologías sustentables.
- V. Regular las concesiones, permisos, rutas, tarifas, organización y medidas de control del transporte público.
- VI. Establecer las facultades del Estado y de la Administración Pública Municipal en materia de movilidad.
- VII. Establecer los mecanismos de participación social.
- VIII. Crear el Sistema Integrado de Transporte.
- IX. Establecer los principios rectores de la movilidad.
- X. Promover las prácticas sustentables y el uso de tecnologías, para la mejora continua en la gestión de la movilidad.
- XI. Impulsar el uso de vehículos no motorizados.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XII. Establecer las bases para los Programas Estatal y Municipales en materia de Movilidad.
- XIII. Impulsar el desarrollo económico, social y humano, a través de la infraestructura de movilidad.

ARTÍCULO 3. Para efectos de la presente Ley, se entiende por:

- I. Aviso de Inscripción. Acto administrativo mediante el cual se registran elementos, infraestructura y servicios inherentes o incorporados a la vialidad por parte de la Administración Pública o particulares.
- II. Automóvil de Alquiler. Vehículo del transporte público de pasajeros, sujeto a tarifa y lugares fijos para establecer su base.
- III. Carriles Exclusivos. Los destinados para el uso de un solo medio de transporte.
- IV. Ciclista. Conductor de vehículo de tracción humana, o bien, asistido por motor eléctrico, siempre y cuando desarrolle velocidades inferiores a los 25 kilómetros por hora.
- V. Ciclotaxi. Vehículo de tracción humana a pedales, o bien, asistido por motor eléctrico, siempre y cuando desarrolle velocidades inferiores a los 25 kilómetros por hora, el cual presta servicio público de transporte de pasajeros.
- VI. Ciclovía. El carril de uso exclusivo para bicicletas.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- VII. Concesión. Acto administrativo mediante el cual la Secretaría delega a una persona física o moral la prestación del servicio de transporte público.
- VIII. Concesionario. Persona física o moral la cual ostenta la titularidad de una concesión.
- IX. Conductor. La persona que opera un vehículo de cualquier tipo.
- X. Consejo Estatal. El Consejo Estatal de Movilidad.
- XI. Consejos Municipales. Los Consejos Municipales de Movilidad.
- XII. Dirección. La Dirección de Vialidad.
- XIII. Diseño Universal. Condición necesaria para el diseño de las vialidades y los de los servicios de transporte público, orientada a la accesibilidad por parte de las personas, la cual se compone de la proyección e implementación de productos, entornos, programas y servicios que pueda utilizar toda persona en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, el cual incluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad o de movilidad reducida cuando se haga necesario.
- XIV. Equipamiento Auxiliar. El conjunto de elementos y accesorios directos e indirectos, que resulten complementarios a la prestación del servicio público de transporte, susceptibles de autorización por parte de la Secretaría.
- XV. Empresas de Redes de Transporte. Las sociedades mercantiles que mediante tecnologías asociadas al uso de dispositivos de



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

comunicación, aplicaciones móviles, sistemas de posicionamiento global o de similar naturaleza, presten el servicio de transporte privado, a través de su propio esquema tarifario, el cual de manera excepcional estará sujeto a una tarifa por parte de la Secretaría en caso de desastres naturales o emergencia, por causa de interés público.

- XVI. Estacionamiento en Vía Pública. Espacio establecido en la vialidad para detener y desocupar los vehículos.
- XVII. Estacionamiento Público. Espacio cuyo objeto principal es satisfacer la demanda del público en general para el resguardo de su vehículo, mediante el pago de una tarifa.
- XVIII. Estacionamiento Privado. Espacio cuyo objeto principal es satisfacer necesidades de particulares, instituciones o empresas para el resguardo de sus vehículos o de sus clientes, el cual puede ser gratuito o sujeto a una tarifa.
- XIX. Fiscalía. La Fiscalía General del Estado.
- XX. Impacto de Movilidad. Influencia en los desplazamientos de personas y bienes, que causa una obra de carácter privado en el entorno en el que se ubica.
- XXI. Infraestructura de Movilidad. Vías, carriles, accesorios y demás elementos físicos orientados a facilitar el desplazamiento de personas y bienes, así como el óptimo funcionamiento del transporte público.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XXII. Itinerario. Recorrido o trayecto determinado por la autoridad que realizan las unidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.
- XXIII. Licencia de Conducir. El documento oficial que expide la Secretaría de Movilidad Integral Sustentable a una persona física, la cual lo autoriza para operar vehículos motorizados.
- XXIV. Motocicleta. Vehículo de dos o más ruedas que utiliza manubrio para su conducción cuya estructura fundamental lo constituyen el cuadro y las ruedas, equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento.
- XXV. Movilidad. El conjunto de desplazamientos de personas y bienes, mediante diversos modos de transporte, orientado a satisfacer las necesidades de las personas y facilitar el acceso a las oportunidades de desarrollo que ofrece un centro de población.
- XXVI. Nomenclatura. Elementos físicos que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las calles, colonias, fraccionamientos, barrios y en general, de los espacios públicos de los centros de población a fin de que las personas los identifiquen.
- XXVII. Peatón. La persona que transita por la vía pública por sus propios medios de locomoción natural o mediante ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad reducida, así como en vehículos recreativos de baja velocidad, con excepción de las bicicletas.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XXVIII. Permisionario. Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría de Hábitat y Movilidad, realiza la prestación del servicio de transporte de pasajeros o de carga.
- XXIX. Personas con Discapacidad. Todo ser humano que presente temporal o permanentemente una limitación, pérdida o disminución de sus facultades físicas, mentales o sensoriales para realizar actividades connaturales.
- XXX. Personas con Movilidad Reducida. Aquellas que de forma temporal o permanente, debido a edad, enfermedad, accidente o alguna otra condición de similar naturaleza, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado.
- XXXI. Secretaría. La Secretaría Movilidad Integral Sustentable.
- XXXII. Seguridad Vial. Conjunto de políticas, sistemas, programas y acciones orientados a la prevención de accidentes viales.
- XXXIII. Señalización. Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter similar que se colocan en la vialidad.
- XXXIV. Servicios Auxiliares. Los bienes e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares.
- XXXV. Servicio Particular de Transporte. Actividad mediante la cual, las personas físicas o morales, satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin el desarrollo de sus actividades y el cumplimiento de su objeto social, en tanto, el



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

transporte en sí mismo, no implique un fin lucrativo o de carácter comercial.

- XXXVI. Servicio Privado de Transporte. Actividad, no sujeta a itinerarios o tarifas por parte de la administración pública, por virtud de la cual, las personas físicas o morales, satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales.
- XXXVII. Servicio de Transporte Público. Actividad, a través de la cual, la administración pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o de carga, el cual se ofrece al público en general mediante diversos medios, de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida.
- XXXVIII. Servicio de Turismo. El que se presta a personas que viajen a lugares de interés turístico o de recreo del Estado, pudiendo o no, estar sujeto a tarifa, itinerario y horario determinados.
- XXXIX. Sistema Estatal de Indicadores. Mecanismo organizado que integra y sistematiza las variables de la movilidad en los centros de población.
- XL. Sistema Integrado de Transporte Público. El conjunto coherente y organizado de servicios de transporte público de pasajeros, articulados de manera física, operacional, informativa, de diseño e imagen institucional, y orientados a un esquema universal de cobro al usuario.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XL I. Transferencia intermodal. Cambio de un modo de transporte a otro, que lleva a cabo una persona durante su desplazamiento.
- XLII. Vehículo. Todo medio autopropulsado que se utiliza para transportar personas o bienes por la vía pública.
- XLIII. Vehículos de Paso Preferencial. Los vehículos de las corporaciones policiacas, de procuración de justicia, de protección civil, aquellos destinados al traslado de personas con una condición médica grave o inestable o cualquier otro de similar naturaleza.
- XLIV. Vía Pública. El espacio de uso común que conforma la traza urbana de los centros de población, el cual comprende las avenidas, calzadas, periféricos, paseos, puentes, distribuidores viales, calles, calles peatonales y semipeatonales, banquetas, así como las carreteras revestidas con terracerías, caminos reales que unan dos o más poblados de la entidad, las brechas y carreteras pavimentadas que se encuentren bajo la jurisdicción del Estado de Chihuahua.

ARTÍCULO 4. Son principios rectores de la presente Ley:

- I. Corresponsabilidad.
- II. Accesibilidad.
- III. Seguridad.
- IV. Inclusión.
- V. Calidad.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

- VI. Sustentabilidad.
- VII. Disponibilidad.
- VIII. Eficiencia.
- IX. Resiliencia.
- X. Multimodalidad.
- XI. Gobernanza.
- XII. Subsidiariedad.
- XIII. Innovación tecnológica.
- XIV. Perspectiva de género.
- XV. Interconectividad.

ARTÍCULO 5. El diseño, la instrumentación y la ejecución de la política pública de movilidad, así como la asignación de presupuesto en la materia y la utilización del espacio vial, se realizará atendiendo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, con prioridad a personas con discapacidad y personas con movilidad reducida.
- II. Ciclistas.
- III. Usuarios de transporte público.
- IV. Transporte de carga.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- V. Automovilistas particulares y motociclistas.

TÍTULO SEGUNDO

DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD

CAPÍTULO PRIMERO

DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 6. Son autoridades encargadas de la aplicación de la presente Ley:

- I. El titular del Poder Ejecutivo del Estado.
- II. La Secretaría de Movilidad Integral Sustentable.
- III. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
- IV. La Secretaría de Hacienda.
- V. La Autoridad Municipal.
- VI. La Secretaría de Obras Públicas y Ecología.
- VII. Las demás autoridades que la presente Ley les otorgue atribuciones para el cumplimiento de su objeto.

ARTÍCULO 7. Son atribuciones del Gobernador del Estado en materia de movilidad:

- I. Dictar las medidas necesarias para el cumplimiento del presente ordenamiento y ejercicio efectivo del derecho a la movilidad de acuerdo a los principios establecidos en la Ley.
- II. Establecer los mecanismos para la coordinación entre las autoridades encargadas de la aplicación de la presente Ley.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- III. Expedir y modificar los reglamentos que le corresponda.
- IV. Definir los lineamientos generales de la política pública en apego al Programa Estatal.
- V. Promover las condiciones generales para la mejora de la educación y de las prácticas orientadas a la movilidad y a la seguridad vial.
- VI. Establecer mecanismos para la implementación del enfoque centrado en el usuario en lo relativo a los servicios de transporte público y ampliación de infraestructura a fin de mejorar su calidad y eficiencia.
- VII. Celebrar convenios de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de movilidad.
- VIII. Proponer en el proyecto de Ley de Presupuesto de Egresos los recursos para el adecuado funcionamiento del Sistema Estatal de Movilidad.
- IX. Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros a propuesta de la Secretaría de Movilidad Integral Sustentable.
- X. Decretar la expropiación de bienes en los términos del Código Administrativo del Estado, a fin de hacer efectiva la movilidad incluyente.
- XI. Las demás que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la particular del Estado y otras normas de carácter general, convenios y acuerdos.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

ARTÍCULO 8. Son facultades de la Secretaría Movilidad Integral Sustentable:

- I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad, acorde a la jerarquía y a los principios de la presente Ley, tomando el derecho a la movilidad como eje en el diseño y la instrumentación de políticas públicas, proyectos y programas;
- II. Proponer al Titular del Ejecutivo:
 - a) La reglamentación o las modificaciones a la misma, en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.
 - b) Las tarifas de servicio público de transporte de pasajeros, con base en los estudios correspondientes.
 - c) El proyecto de Programas Estatal de Movilidad.
 - d) Proyectos de reforma a la presente Ley.
 - e) Proponer los programas de inversiones en materia de movilidad.
 - f) Proponer la modificación, reformas o adiciones que requiera la presente Ley o sus reglamentos.
- III. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público.
- IV. Establecer las políticas públicas, normas y lineamientos orientados a la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- V. Establecer disposiciones para garantizar la seguridad de los usuarios, así como la eficiencia y eficacia de los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga.
- VI. Asegurar los derechos y vigilar el cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios y permisionarios.
- VII. Realizar estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen-destino que determine esta Ley y su Reglamento.
- VIII. Realizar y coordinar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Estado, promoviendo una mejor utilización de las vialidades, de acuerdo a la jerarquía de movilidad.
- IX. Promover e implementar proyectos de movilidad, en coordinación con los municipios que integren un área metropolitana.
- X. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de la infraestructura vial, en coordinación con la Dirección de Vialidad o con las autoridades municipales, atendiendo a la jerarquía de movilidad.
- XI. Diseñar, aprobar, socializar y supervisar los dispositivos de información visual, auditiva o táctil, señalización vial y nomenclatura.
- XII. Establecer horarios, rutas y dimensiones para el transporte en los centros de población.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XIII. Establecer los lineamientos del uso de vehículos de paso preferencial o de emergencia cuando éstos cumplen funciones de Seguridad o de Asistencia Social.
- XIV. Asesorar a los municipios en la elaboración de los planes y programas que establezcan en materia de movilidad, previa solicitud del mismo y, en su caso, sugerir las recomendaciones pertinentes para la adecuada prestación de la función pública de control vial.
- XV. Promover, en coordinación con los municipios, la instalación de oficinas, módulos de orientación, recepción de quejas y seguimiento, así como un sistema informático que facilite a la ciudadanía la presentación de sugerencias, quejas y denuncias en relación con la movilidad, a fin de propiciar la mejora continua.
- XVI. Instaurar, sustanciar, resolver y ejecutar los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la movilidad y establecidas en la presente Ley y su Reglamento.
- XVII. Expedir licencias para conducir vehículos motorizados, de acuerdo a lo establecido en la presente Ley.
- XVIII. Aplicar las sanciones previstas en la presente Ley.
- XIX. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar el tránsito de los servicios de transporte de pasajeros y de carga.
- XX. Promover el uso de vehículos de bajas o de cero emisiones en los sectores público y privado e incentivar su circulación mediante las



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique, previo estudio técnico y marco normativo de operación.

- XXI. Instrumentar y operar el Fondo Estatal de Movilidad.
- XXII. Crear, operar y mantener actualizada una base de datos de prestadores de servicio privado de transporte.
- XXIII. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular.
- XXIV. Planificar alternativas de transporte de mayor capacidad, así como no motorizado y establecer zonas de movilidad sustentable.
- XXV. Promover, en coordinación con las autoridades competentes, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, basada en los estudios correspondientes.
- XXVI. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y de carga, previstas en esta Ley.
- XXVII. Dictar los acuerdos necesarios respecto de las condiciones generales del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga.
- XXVIII. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos en los casos que correspondan.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XXIX. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte y planeación de vialidades.
- XXX. Instrumentar programas y campañas permanentes de cultura de movilidad.
- XXXI. Actualizar permanentemente las bases de datos relativas al transporte.
- XXXII. Regular y autorizar los lineamientos para la publicidad en los vehículos de transporte público, de pasajeros y de carga de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.
- XXXIII. Calificar y determinar en los casos en que exista controversia, respecto a la titularidad de los derechos derivados de las concesiones, permisos y autorizaciones, a fin de que el servicio de transporte público de pasajeros o de carga no se vea afectado en su prestación regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida.
- XXXIV. Expedir los manuales y lineamientos relativos a estacionamientos.
- XXXV. Denunciar ante la autoridad correspondiente, cuando se presuma la comisión de un delito o se cometa alguna falta administrativa, en materia de servicio de transporte público de pasajeros o de carga y en su caso constituirse en coadyuvante del Ministerio Público.
- XXXVI. Coadyuvar con las instancias de la Administración Pública Local y Federal, para utilizar los servicios de transporte público de personas y de carga en caso de emergencia, desastres naturales y seguridad nacional.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XXXVII. Promover e impulsar el transporte escolar y programas tendientes a fomentar el uso racional del automóvil particular para el traslado de estudiantes, en un entorno de seguridad vial para la prevención de accidentes.
- XXXVIII. Autorizar el uso de los carriles exclusivos, mecanismos y elementos de confinamiento para el Sistema de Transporte Público de Pasajeros.
- XXXIX. Establecer, en coordinación con la Secretaría de Salud, una base de datos de donadores de órganos y tejidos respecto de quienes deciden ser donadores durante la expedición de su licencia de conducir.
- XL. Instrumentar acciones y políticas para la implementación de lugares destinados a la transferencia intermodal.
- XLI. Promover e integrar, los Consejos Municipales y Estatal de Movilidad.
- XLII. Implementarlos mecanismos que hagan efectiva la simplificación de trámites y procedimientos, para la aplicación de esta Ley y su Reglamento.
- XLIII. Evaluar los estudios de impacto de movilidad que sean materia de su competencia y emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y actividades por parte de particulares, de conformidad con esta ley, su Reglamento y demás normativa aplicable.
- XLIV. Desarrollar, en coordinación con las autoridades de Seguridad Pública y de Vialidad, políticas en materia de control y operación vial, para contribuir a la movilidad de las personas.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XLV. Asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en los centros de población, de acuerdo a la tipología que corresponda, en coordinación con la autoridad municipal.
- XLVI. Emitir manuales y lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad.
- XLVII. Las demás disposiciones que establezca la Ley.

ARTÍCULO 9. Deberán registrarse ante la Secretaría quienes presten el servicio de:

- I. Turismo.
- II. Transporte especial para trabajadores o escolares.
- III. Empresas de redes de transporte.

Los vehículos señalados deberán contar con un seguro de cobertura amplia, además de cumplir con las disposiciones relativas a la circulación de los vehículos.

ARTÍCULO 10. Las Empresas de Redes de Transporte están obligadas a:

- I. Registrarse, proporcionando la información que para tal efecto, solicite la Secretaría.
- II. Proporcionar a la Secretaría, y mantener actualizado el registro de sus conductores y vehículos que operan.
- III. Cubrir las contribuciones y aportaciones que establezcan en la normatividad fiscal del Estado.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- IV. Las demás que señalen las disposiciones legales aplicables, el Reglamento de la Ley y los lineamientos que para tal efecto expida la Secretaría.

ARTÍCULO 11. Son requisitos de los vehículos de las Empresas de Redes de Transporte:

- I. Placas de circulación del Estado.
- II. Tarjeta de circulación.
- III. Documento que acredite el registro ante la Empresa de Redes de Transporte.
- IV. Póliza de Seguro con cobertura amplia.
- V. Contar con antigüedad máxima de seis años.

ARTÍCULO 12. Los conductores que se registren ante las Empresas de Redes de Transporte, deberán acreditar ante las mismas:

- I. Contar con Licencia de Conducir Vigente.
- II. Contar con Registro Federal de Contribuyentes.
- III. Carta de no Antecedentes Penales.
- IV. Aprobar los exámenes toxicológicos, psicométricos, y demás que la empresa requiera.

La información que sea relevante para la planeación de la movilidad urbana.

ARTÍCULO 13. Las Empresas de Redes de Transporte deberán proporcionar a la Secretaría, la información relevante para el mejoramiento de la movilidad y el urbano.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

ARTÍCULO 14. Son facultades de la administración pública municipal:

- I. Aprobar los reglamentos necesarios para la efectiva regulación del tránsito de vehículos y de peatones.
- II. Diseñar, aprobar e instrumentar el programa municipal en materia de movilidad.
- III. Procurar la adecuada utilización de la infraestructura de movilidad, en coordinación con la Secretaría.
- IV. Fomentar la movilidad motorizada y el uso racional del automóvil particular.
- V. Elaborar, en su caso, los estudios técnicos necesarios que requiere el servicio de tránsito dentro de su jurisdicción y competencia, así como aquellos referentes a la Movilidad y Seguridad Vial.
- VI. Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y sus reglamentos, así como los decretos, acuerdos y demás disposiciones emitidas sobre la materia.
- VII. Imponer, reducir y condonar las sanciones administrativas que resulten aplicables a los infractores de la presente Ley y de sus reglamentos, de conformidad con los mismos.
- VIII. Realizar el mantenimiento de la Infraestructura de Movilidad.
- IX. Celebrar los convenios que fueren necesarios para el cumplimiento del objeto de la presente Ley con autoridades federales, estatales y municipales, personas físicas o morales, públicas o privadas.
- X. Promover e integrar el Consejo Municipal de Movilidad.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XI. Inspeccionar periódicamente las condiciones físicas, mecánicas y eléctricas de los vehículos de motor, pudiendo inclusive suscribir convenios con particulares a efecto de que por conducto de éstos se realicen las verificaciones vehiculares.
- XII. Retirar de la vía pública y remitir a los depósitos correspondientes, los vehículos que se encuentren abandonados o inutilizados.
- XIII. Implementar programas de educación vial y en materia de movilidad, que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas y de su patrimonio, así como la socialización de la presente Ley.
- XIV. Ordenar y regular el tránsito de peatones y de vehículos, dictando las providencias necesarias para hacer fluida, ordenada y segura la circulación.
- XV. Tramitar y resolver los recursos legales promovidos por los particulares de conformidad con la presente Ley.
- XVI. Las demás que expresamente le confiera esta Ley y sus reglamentos.

CAPÍTULO SEGUNDO

DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL

SECCIÓN PRIMERA

DE LOS CONSEJOS ASESORES EN MATERIA DE MOVILIDAD



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

ARTÍCULO 15. El Consejo Estatal y los Consejos Municipales son órganos asesores de la administración pública estatal y municipal, y tienen por objeto colaborar en los procesos de diseño, planeación, ejecución y evaluación de las acciones, proyectos, programas y estrategias tendientes al desarrollo de una movilidad integral e incluyente.

ARTÍCULO 16. Los Consejos Estatal y Municipales de Movilidad, son órganos de naturaleza consultiva, plural, democrática y de carácter honorífico, los cuales se integrarán por las instituciones, grupos y organizaciones más representativos de los sectores público, privado y social.

ARTÍCULO 17. El Consejo Estatal de Movilidad se integrará de la siguiente manera:

- I. Un Presidente, que será el titular de la Secretaría Movilidad Integral Sustentable.
- II. Un Secretario Técnico, que será un especialista, propuesto por el Presidente del Consejo y aprobado por la mayoría de sus integrantes.
- III. Dos representantes del Congreso del Estado, que tendrán el carácter de vocales.
- IV. Un vocal por cada representante de las siguientes dependencias:
 - a) Fiscalía General del Estado.
 - b) Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
 - c) Secretaría de Educación, Cultura y Deporte.
 - d) Secretaría de Salud.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecológico de México

- e) Secretaría de Hacienda.
 - f) Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.
- V. Representantes de Cuatro Ayuntamientos del Estado, cada uno con carácter de vocal.
- VI. Un representante de la Delegación Estatal de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- VII. Mínimo un vocal y máximo tres vocales por cada uno de los siguientes sectores:
- a) Instituciones de educación superior públicas o privadas, en la materia.
 - b) Los organismos de profesionistas en materia de ecología.
 - c) Los organismos de profesionistas en materia de diseño urbano e ingeniería.
 - d) Sociedades y asociaciones de la sociedad civil, especializadas en la materia.
 - e) Cámaras de la industria, comercio y servicios.
 - f) Medios de comunicación.
 - g) Sociedades y asociaciones de padres de familia.
 - h) La Federación de Estudiantes del Estado.
 - i) Confederación Patronal de la República Mexicana.
 - j) Cámara Nacional de la Industria de Transformación.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- k) Industria de Empresas maquiladoras.
- l) Secciones Magisteriales en el Estado.
- m) Confederación de Trabajadores de México en el Estado y Confederación Nacional Campesina.
- n) Organizaciones de transportistas de mayor importancia en el Estado de acuerdo al número de sus agremiados, que serán designadas por la Secretaría. Cada organización designará libremente a su representante.

ARTÍCULO 18. En el ámbito de su competencia, los ayuntamientos podrán crear un Consejo Municipal de Movilidad, el cual se vinculará en sus acciones y estrategias al Consejo Estatal.

ARTÍCULO 19. Los Consejos Municipales se integrarán de la siguiente manera:

- I. Un Presidente, que será el titular del Instituto Municipal de Planeación en caso de existir, de lo contrario el Director en materia de Movilidad, Desarrollo Urbano o su equivalente.
- II. Un Secretario Técnico, que será un especialista, propuesto por el Presidente del Consejo y aprobado por la mayoría de sus integrantes.
- III. Dos regidores del Ayuntamiento.
- IV. Tres vocales de dependencias municipales relacionadas en la materia.
- V. Mínimo un vocal y máximo tres vocales por cada uno de los siguientes sectores:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- a) Instituciones educativas.
- b) Los organismos de profesionistas en materia de ecología y de diseño urbano e ingeniería, en caso de contar con ellos en el municipio.
- c) Sociedades y asociaciones de la sociedad civil, especializadas en la materia, en caso de contar con ellos en el municipio.
- d) Representante de los sectores industrial, de comercio o servicios.
- e) Medios de comunicación, en caso de contar con ellos en el municipio.
- f) Sociedades y asociaciones de padres de familia.

ARTÍCULO 20. El Consejo Estatal sesionará de manera ordinaria por lo menos una vez al mes, pudiendo sesionar de forma extraordinaria cuando sea necesario, previa convocatoria que se emita para tal efecto.

En el Reglamento Interior del Consejo se establecerá el procedimiento para la realización de las sesiones.

ARTÍCULO 21. El Consejo Estatal tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Emitir su Reglamento Interior.
- II. Coadyuvar al mejoramiento de la función pública encomendada a las autoridades encargadas del control vial y de transporte.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- III. Opinar en relación con las medidas administrativas y de servicios acordadas por la autoridad.
- IV. Realizar estudios y programas relacionados con la movilidad, la seguridad vial, la prevención de accidentes y en general, respecto de aquellas actividades que tiendan a la mejoría de las funciones de las autoridades encargadas de la aplicación de la presente Ley.
- V. Hacer del conocimiento de las autoridades competentes las deficiencias administrativas y de servicio que adviertan en el trámite de los asuntos, así como la conducta indebida de funcionarios y empleados.
- VI. Participar en los programas que de manera especial deben formularse para la atención y orientación del turismo.
- VII. Opinar en relación a la prestación del servicio público de transporte público, así como al otorgamiento de concesiones y permisos, sistemas, medios, líneas, sitios, vehículos, itinerarios, tarifas y horarios, para coadyuvar a una expedita y adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios.
- VIII. Promover la difusión de estudios y programas implementados por el propio Consejo Estatal, y los Consejos Municipales, así como por la Secretaría Movilidad Integral Sustentable y demás autoridades en la materia.
- IX. Celebrar convenios con instituciones públicas o privadas para el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- X. Promover programas de participación ciudadana y denuncia de la corrupción.
- XI. Proponer a las autoridades en la materia y dar seguimiento al cumplimiento de las políticas públicas, programas, proyectos y acciones que se emprendan en el marco de esta Ley.
- XII. Proponer a las autoridades elementos para el diseño y modificación del Sistema de Indicadores.
- XIII. Las demás que determine la normatividad aplicable.

ARTÍCULO 22. Los Consejos Municipales tendrán las siguientes atribuciones:

- I. Coadyuvar al mejoramiento de la función pública encomendada a las autoridades encargadas del control vial y de transporte.
- II. Opinar en relación con las medidas administrativas y de servicios acordadas por la autoridad.
- III. Realizar estudios y programas relacionados con la movilidad, la seguridad vial, la prevención de accidentes y en general, respecto de aquellas actividades que tiendan a la mejoría de las funciones de las autoridades encargadas de la aplicación de la presente Ley.
- IV. Hacer del conocimiento de las autoridades competentes las deficiencias administrativas y de servicio que adviertan en el trámite de los asuntos, así como la conducta indebida de funcionarios y empleados.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- V. Participar en los programas que de manera especial deben formularse para la atención y orientación del turismo.
- VI. Opinar en relación a la prestación del servicio público de transporte público, así como al otorgamiento de concesiones y permisos, sistemas, medios, líneas, sitios, vehículos, itinerarios, tarifas y horarios, para coadyuvar a una expedita y adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios.
- VII. Celebrar convenios con instituciones públicas o privadas para el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley.
- VIII. Promover programas de participación ciudadana y denuncia de la corrupción.
- IX. Realizar y proponer a las autoridades en la materia y dar seguimiento al cumplimiento de las políticas públicas, programas, proyectos y acciones que se emprendan en el marco de esta Ley.
- X. Proponer a las autoridades elementos para el diseño y modificación del Sistema de Indicadores.
- XI. Las demás que determine la normatividad aplicable.

SECCIÓN SEGUNDA

DE LA EDUCACIÓN VIAL Y CULTURA DE LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 23. La administración pública estatal y municipal de manera coordinada, promoverán la educación vial y cultura de la movilidad, orientada a los siguientes objetivos:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- I. Privilegiar la seguridad vial.
- II. Promover la civilidad, el trato respetuoso y cortés por parte de autoridades, automovilistas particulares, conductores del transporte público, ciclistas y peatones.
- III. Otorgar prioridad del uso del espacio a los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley.
- IV. Promover la participación ciudadana.

ARTÍCULO 24. La Secretaría, en el ámbito de su competencia, diseñará, promoverá e instrumentará las siguientes acciones:

- I. El establecimiento de programas permanentes de seguridad vial, educación en materia de movilidad y prevención de accidentes, especialmente los ocasionados por conductores que circulan excediendo los límites de velocidad permitidos, en algún grado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias que alteren la capacidad para conducir.
- II. Facilitar el conocimiento y entendimiento de la presente Ley y sus reglamentos, a través de procesos de socialización.
- III. Incorporar, en coordinación con las autoridades educativas, contenidos curriculares relativos a la educación vial, y cultura de la movilidad.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- IV. Colaborar de manera activa en los consejos escolares de participación social, a través de la educación y capacitación de brigadas viales escolares que se integrarán con padres de familia, en los planteles de niveles preescolar y primaria, o con alumnos de los niveles medio, medio superior y superior y en ambos casos con autoridades escolares.
- V. Impulsar en conjunto con el sector privado, el desarrollo de programas de cultura de la movilidad y de reducción del uso de vehículos particulares, así como los beneficios económicos, de salud y medio ambientales, que esto representa.
- VI. Promover el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas, así como de los derechos de personas, peatones y ciclistas, con énfasis en las personas con discapacidad y movilidad reducida.
- VII. Fomentar el derecho de preferencia debidamente señalado para los vehículos conducidos por personas con discapacidad.
- VIII. Publicar y difundir, los resultados del Sistema Estatal de Indicadores de Movilidad con el fin de mejorar el grado de cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos.
- IX. Implementar cursos de sensibilización para choferes del transporte público y privado de pasajeros, relativos al adecuado trato a personas con discapacidad, con movilidad reducida, peatones y ciclistas.
- X. Emitir manuales teórico - prácticos para la realización de cursos de manejo.
- XI. Difundir los protocolos de reacción en situaciones de emergencia vial.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- XII. Dar a conocer, en materia de medio ambiente, las medidas y programas establecidos para protegerlo y las sanciones en las que se incurre en caso de incumplir con los mismos.
- XIII. Promover mecanismos para la evaluación de la calidad del transporte público.
- XIV. Las demás necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y de sus reglamentos.

ARTÍCULO 25. La Secretaría Movilidad Integral Sustentable, en coordinación con autoridades escolares y con la administración pública municipal, ejecutará un programa de ordenamiento de movilidad escolar, a fin de mejorar la seguridad vial en el entorno de las instituciones educativas e impulsar el uso de medios alternativos al transporte particular.

SECCIÓN TERCERA

DEL REPORTE CIUDADANO

ARTÍCULO 26. Toda persona podrá denunciar, ante la autoridad, de manera verbal, escrita o a través de algún medio o sistema electrónico, todo hecho que a su juicio genere una infracción a la presente ley.

ARTÍCULO 27. Cuando se realice de manera verbal, la autoridad proporcionará al denunciante un formato para que narre los hechos; en caso de que fuera presentado por escrito, el denunciante deberá señalar un medio electrónico o un domicilio en el municipio para recibir información o notificaciones de las autoridades; si se realiza a través de algún medio o sistema electrónico, la



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

autoridad dará contestación por la misma vía. El denunciante proporcionará su nombre si así lo desea.

ARTÍCULO 28. Si la queja fuese en contra de algún servidor público que dentro de sus funciones estén las de vigilar el adecuado cumplimiento de la presente ley, la autoridad correspondiente tendrá un plazo de hasta diez días hábiles después de recibida para dar contestación.

En la contestación se informará de las medidas adoptadas, en caso de que pudiese proceder una responsabilidad se informará del inicio del procedimiento respectivo y con posterioridad se le hará saber el resultado.

ARTÍCULO 29. Los consejos consultivos de movilidad, instalarán módulos de Atención Ciudadana y Recepción de Quejas, los cuales tendrán las siguientes atribuciones:

- I. Recibir las quejas y denuncias que se formulen en contra de los servidores públicos por el incumplimiento de sus obligaciones.
- II. Implementar mecanismos e instancias de participación ciudadana con el propósito de establecer procesos que faciliten la presentación de quejas y denuncias, así como lograr acuerdos y compromisos concretos con sectores de la sociedad tendientes a una mayor transparencia en la actividad de la Administración Pública Estatal y Municipal.

CAPÍTULO TERCERO

DE LA PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

SECCIÓN PRIMERA



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

DEL PROGRAMA ESTATAL DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 30. El titular del Poder Ejecutivo del Estado aprobará a propuesta de la Secretaría de Movilidad el Programa Estatal como instrumento rector de la política en la materia el cual deberá estar vinculado al Plan Estatal de Desarrollo.

ARTÍCULO 31. El Programa Estatal deberá sujetarse a los siguientes lineamientos:

- I. Aplicar los principios de la presente ley y la jerarquía de movilidad
- II. Establecer las bases respecto del Sistema Integrado de Transporte Público
- III. Establecer mecanismos de gobernanza y participación social
- IV. Establecer mecanismos de participación con el sector privado y con otros órganos de gobierno.

ARTÍCULO 32. El Programa Estatal de Movilidad a partir de un diagnóstico aportará soluciones a las causas estructurales de los problemas en materia de movilidad, buscando fortalecer las capacidades de sostenibilidad y resiliencia de los núcleos de población.

ARTÍCULO 33. El Programa Estatal de Movilidad Integral Sustentable, sus subprogramas y los programas operativos anuales definirán los objetivos, estrategias, líneas de acción y recursos necesarios de conformidad con los lineamientos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

ARTÍCULO 34. El programa quedará integrado con los subprogramas necesarios, y deberán contener la definición de los objetivos, metas, indicadores, estrategias, procedimientos y líneas de acción.

SECCIÓN SEGUNDA

DEL FONDO ESTATAL DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 35. El Fondo Estatal de Movilidad, tiene por objeto captar y administrar de manera eficiente, recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, la innovación, seguridad vial y promoción de la cultura en materia de movilidad.

ARTÍCULO 36. El patrimonio del Fondo será constituido por:

- I. Los recursos que para tal efecto, establezca el Presupuesto de Egresos del Estado.
- II. Las donaciones de personas físicas o morales, así como organizaciones y organismos nacionales o internacionales.
- III. Las aportaciones que efectúen gobiernos de otros países, de la Federación, y de otras Entidades Federativas.
- IV. El monto de las sanciones económicas correspondiente, que para tal efecto determine el reglamento de la presente Ley.
- V. Los relativos al pago de derechos correspondientes a la resolución administrativa de impacto de movilidad y cualquier otro tipo de



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

ingresos por la realización de acciones de compensación de los efectos negativos sobre la movilidad y la calidad de vida.

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

ARTÍCULO 37. Los recursos del Fondo Estatal de Movilidad se aplicarán para las siguientes acciones:

- I. Impulsar alternativas de movilidad que permitan reducir el uso del automóvil particular.
- II. Lograr la transición para el uso de energías de bajas o cero emisiones para el transporte particular y público.
- III. Promover la mejora continua del servicio de transporte público, tomando en cuenta el enfoque del usuario.
- IV. Optimizar la infraestructura para la movilidad y servicios auxiliares, con énfasis en las personas con discapacidad o movilidad reducida.
- V. Realizar estudios orientados a la innovación, la modernización tecnológica e informática del sector movilidad.
- VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad.
- VII. Diseñar e instrumentar proyectos y programas que promuevan el diseño universal en la infraestructura para la movilidad y de transporte.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

- VIII. Desarrollar acciones para reducir accidentes viales en los puntos conflictivos, con énfasis en aquellos en los cuales se presentan los de mayor gravedad.
- IX. Fomentar el desarrollo urbano orientado al transporte público y la distribución eficiente de bienes y mercancías.
- X. Desarrollar acciones vinculadas con inspección y vigilancia en las materias a que se refiere esta Ley y a los Programas Estatal y Municipales en materia de Movilidad.

ARTÍCULO 38. La Secretaría administrará y operará el Fondo Estatal de Movilidad, y realizará un informe anual relativo a los recursos ingresados, así como su manejo y destino.

SECCIÓN TERCERA

DE LOS ESTUDIOS DE IMPACTO DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 39. El estudio del impacto de movilidad tiene por objeto que la Secretaría evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas dentro del territorio Estatal, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable, así como asegurar su congruencia con el Programa Estatal de Movilidad, y los principios establecidos en esta Ley.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México

ARTÍCULO 40. El procedimiento se inicia al presentar ante la Secretaría la solicitud de evaluación del estudio de impacto de movilidad, en sus diferentes modalidades y concluye con la resolución que ésta emita, de conformidad a los tiempos que para el efecto se establezcan en el Reglamento, los cuales no podrán ser mayores a cuarenta días hábiles.

La elaboración del estudio de impacto de movilidad, se sujetará a lo que establece la presente Ley, el Reglamento y al pago de derechos ante la autoridad competente.

ARTÍCULO 41. En respuesta a la solicitud presentada por el promovente respecto a la evaluación de los estudios de impacto de movilidad, la Secretaría emitirá la factibilidad de movilidad, que es el documento mediante el cual se determina, de acuerdo a las características del nuevo proyecto u obra privada, si se requiere presentar o no informe preventivo. Los plazos para emitirla se establecerán en el Reglamento, los cuales no podrán ser mayores a siete días hábiles.

ARTÍCULO 42. El informe preventivo es el documento que los promoventes de nuevos proyectos y obras privadas deberán presentar ante la Secretaría, conforme a los lineamientos técnicos que para efecto se establezcan, así como los plazos para emitirlo, los cuales no podrán ser mayores a quince días hábiles, para que la Secretaría defina conforme al Reglamento, el tipo de Manifestación de Impacto de Movilidad a que estarán sujetos, en las siguientes modalidades:

- a) Manifestación de impacto de movilidad general; y
- b) Manifestación de impacto de movilidad específica.