



**GOBIERNO DE MÉXICO**

**DESARROLLO TERRITORIAL**  
SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

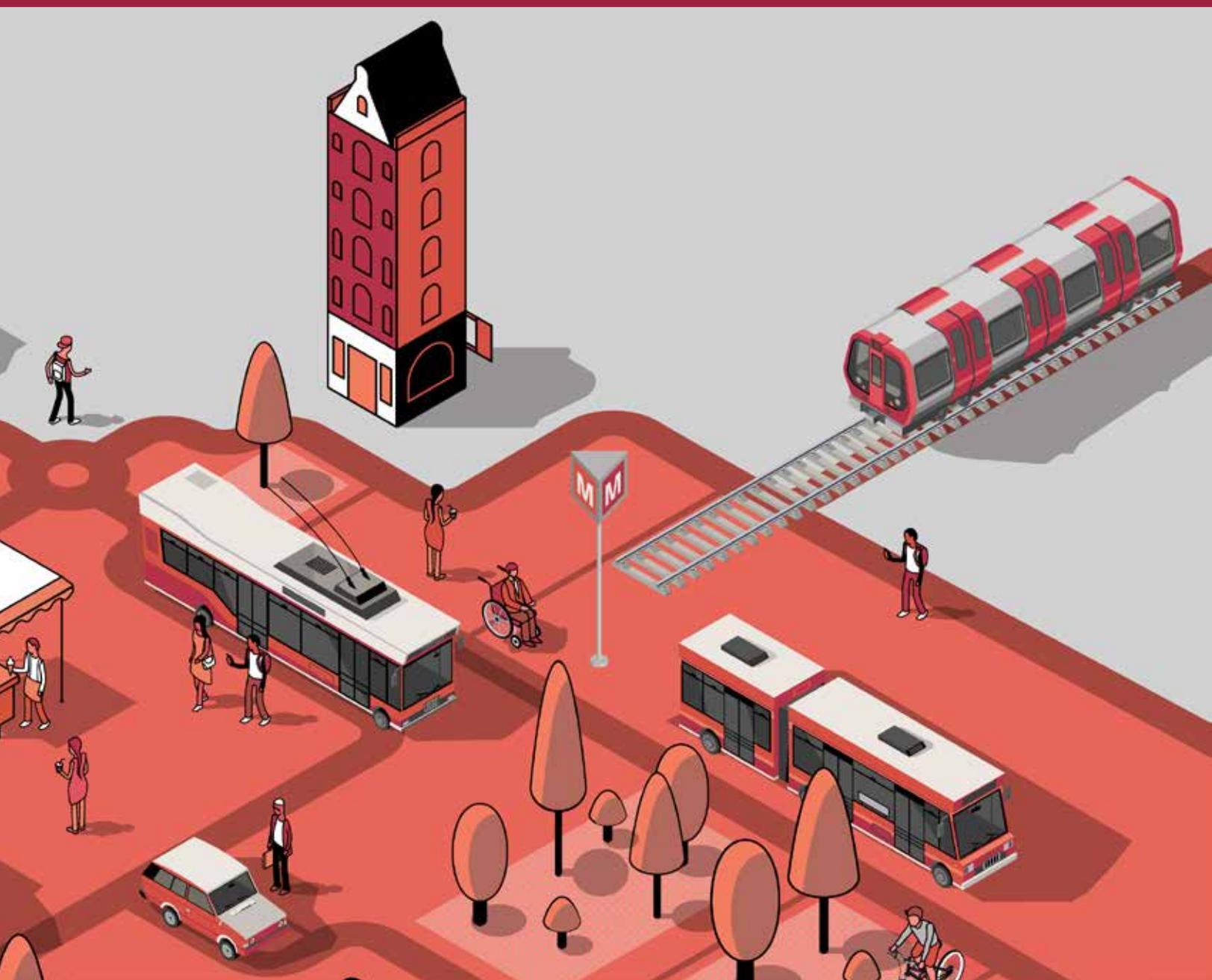
**GOBERNACIÓN**  
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN

**MEDIO AMBIENTE**  
SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

CON EL APOYO DE:  
**giz**  
Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Por encargo de:  
  
Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear  
de la República Federal de Alemania

# Modelo de marco normativo en materia de movilidad para congresos estatales

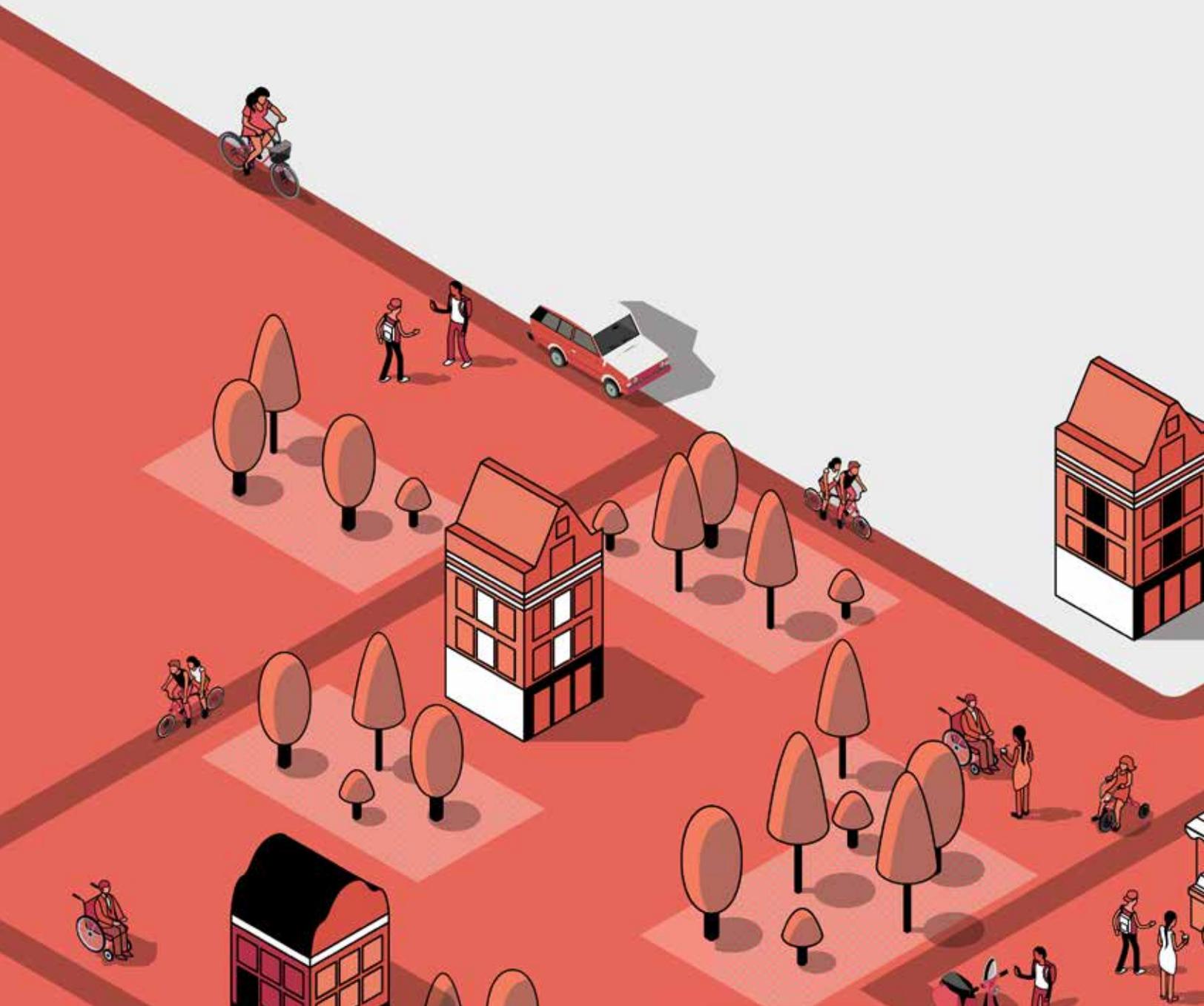


# Introducción

El presente documento tiene la finalidad de orientar al legislador local para completar una iniciativa de ley de movilidad local y presentarla utilizándolo como base.

Desde la perspectiva de los derechos humanos, el marco normativo modelo se crea con la persona en el centro de la movilidad y los derechos.

Finalmente, en relación con el ambiente y el cambio climático, se integra al estudio de la movilidad el ambiente como uno de sus elementos principales. Los elementos o ámbitos en los que se desarrolla la movilidad para los efectos del marco normativo modelo, son: ordenamiento del territorio, ambiente y cambio climático, tránsito y transporte.

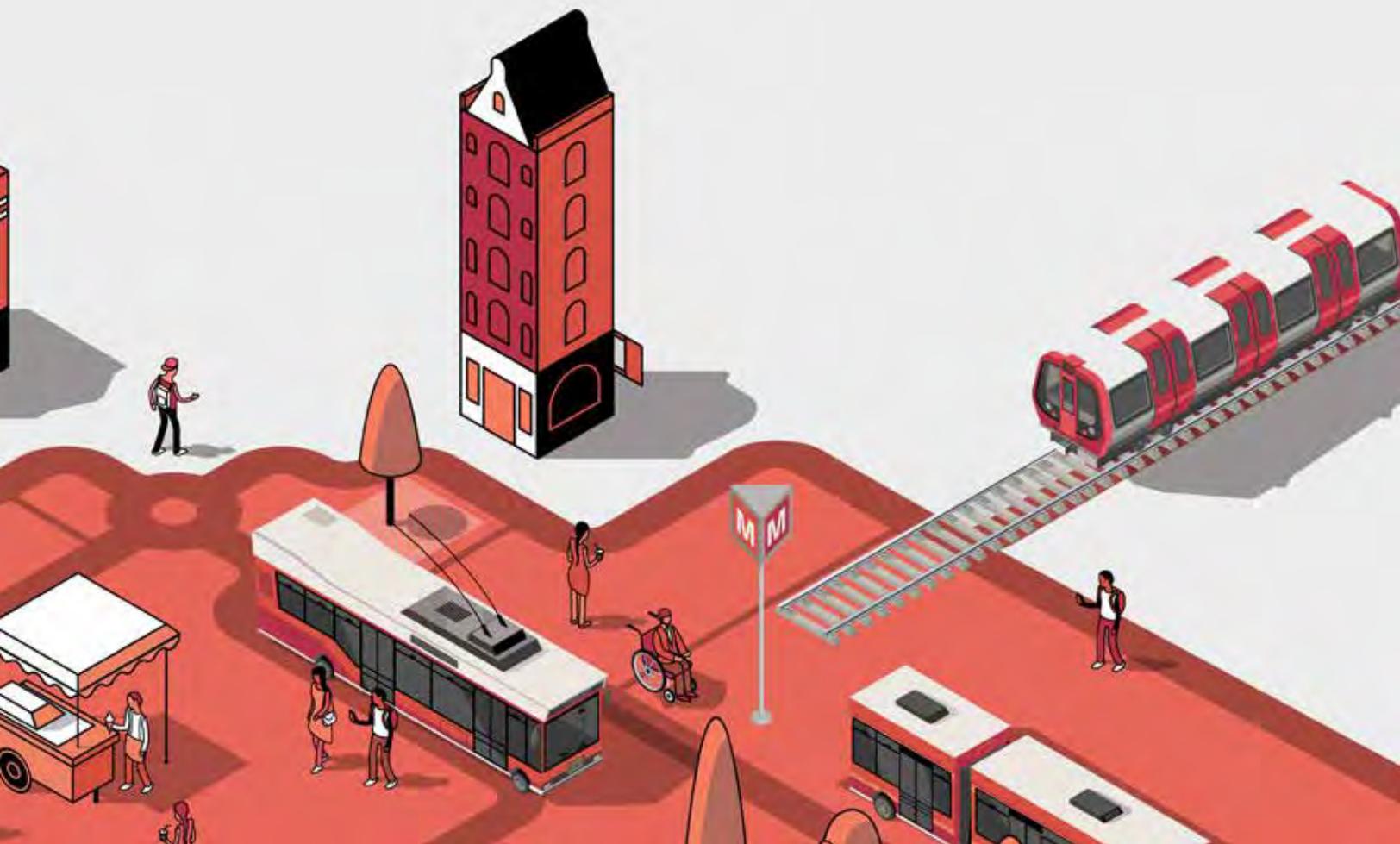


El proceso de diseño normativo de este instrumento se llevó a cabo mediante una metodología circular de investigación jurídica. Como base normativa, se llevó a cabo un análisis competencial constitucional, a partir de cuyos vacíos se desarrolló un diagnóstico normativo internacional y general, federal y local. Tras la comprensión de la movilidad en el marco normativo base, se identificaron vacíos normativos, buscando posibles soluciones en buenas prácticas normativas estatales. Ante vacíos persistentes, se llevaron a cabo mesas de trabajo con personas interesadas y expertas para construir en conjunto propuestas para subsanar los vacíos o deficiencias.

El marco normativo modelo es una herramienta de armonización jurídica en el orden jurídico nacional e internacional que la Federación, en respeto a las competencias de cada orden de gobierno, pone a disposición de las 32 entidades federativas. Representa recomendaciones y asesoría sobre principios existentes en la materia y propuestas de solución de los vacíos legales en materia de movilidad que sirvan de orientación a aquellos congresos locales que así lo requieran.

Destaca la capacidad de ser adaptado a las diversas circunstancias y decisiones de cada entidad federativa, por lo que se comparte el documento en formato editable WORD para que sea posible utilizarlo como lo requieran los Congresos Estatales en su proceso legislativo:

<https://docs.google.com/document/d/1Eh4Pcul-jaqlbfgF9C-0BIFVkpl8cjkRcKLFXlhCtS4/edit?usp=sharing>



# Código de colores

(contenido en la guía de uso):

## ● VERDE

---

Se recomienda su adopción literal. Se trata de principios jurídicos y derechos. Se trata de principios generales de derecho, con base en la Constitución, los tratados internacionales y su reglamentación en diversas leyes (o que se desenvuelven en leyes y reglamentación secundaria).

## ● ORO

---

Se recomienda adoptar de forma íntegra. Derivado de las leyes superiores y relacionadas que se armonizan. En algunos casos, la legislatura local deberá adaptar el contenido a la situación de la entidad. Se trata de principios no tan rígidamente establecidos o no vinculantes; o normas basadas en ejemplos de buenas prácticas normativas en México.

## ● AZUL

---

Orientación. No se cuenta con disposiciones jurídicas aplicables que armonizar. Sugerencias técnicas con base en buenas prácticas. Se identificaron competencias de los diversos órdenes de gobierno, se sientan principios pero resta una parte adaptable, por las circunstancias de cada entidad y por ser facultad del legislativo local determinarlo. No existe una disposición jurídica superior que ordene, sino únicamente buenas prácticas u otras normas de referencia.

Cada entidad es libre de decidir, por ejemplo, acerca de las concesiones y permisos, instrumentos financieros o de suelo específicos, etc.

# Índice

●	TÍTULO PRIMERO PRINCIPIOS GENERALES	1
●	Capítulo I Disposiciones Generales	3
●	Capítulo II Derecho a la Movilidad	11
●	Capítulo III Principios de la Movilidad	12
●	Capítulo IV Los Elementos de la Movilidad	18
●	TÍTULO SEGUNDO POLÍTICA DE LA MOVILIDAD	19
●	Capítulo I De la Política Local de Movilidad	21
●	Capítulo II Planeación de la Política de Movilidad	23
●	Capítulo III De la movilidad en los Instrumentos de Planeación de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	24
●	Capítulo IV De la Movilidad en Otros Instrumentos de Planeación	32
	TÍTULO TERCERO DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES	35
●	Capítulo I. De los ámbitos de Competencia	37
●	Capítulo II De las Autoridades Estatales	38
●	Capítulo III. De las Atribuciones del Ejecutivo del Estado	39
●	Capítulo IV. De las Autoridades Municipales	43
	Capítulo V. De las Atribuciones Municipales	44
●	TÍTULO CUARTO DE LA COORDINACIÓN, CONCURRENCIA Y GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD	47
●	Capítulo I Coordinación y Concurrencia	49
●	Capítulo II Gobernanza de la Movilidad	51
●	TÍTULO QUINTO PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD	55
●	Capítulo I De las Competencias en Materia de Promoción de la Movilidad	57
	Capítulo II Promoción del Cambio Climático en la Movilidad	60
	Capítulo III De la Secretaría / Dependencia de Movilidad	63
●	ANEXOS	67
●	ANEXO I	69
	TÍTULO SEXTO DISPOSICIONES ARTICULADORAS DE LA MOVILIDAD	
●	ANEXO II	
	Artículos Transitorios	70
●	ANEXO III	
	Proyecto de Iniciativa de Decreto de Ley	71

# LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE XXX

## TÍTULO PRIMERO PRINCIPIOS GENERALES

Capítulo I Disposiciones Generales

Capítulo II Derecho a la Movilidad

Capítulo III Principios de la Movilidad

Capítulo IV Los Elementos de la Movilidad





# ● Capítulo I

## Disposiciones Generales

### Artículo XX. Objeto ●

Esta Ley contiene disposiciones de orden público e interés general, su observancia y aplicación es de carácter general y obligatorio en el estado de XX y sus municipios<sup>1</sup>, y tiene por objeto:

I. Promover, respetar, proteger y garantizar el derecho a la movilidad.

II. Fijar los principios, instrumentos básicos, causas de utilidad pública y de interés general que orienten la política, planeación y acciones de movilidad.

III. Establecer las atribuciones de las autoridades competentes de la entidad federativa y municipales en materia de movilidad.

IV. Definir mecanismos para una efectiva congruencia, coordinación y participación entre la entidad federativa y los municipios, y entre éstos y la Federación.

V. Establecer los elementos componentes de la movilidad y su relación sistémica para propiciar desplazamientos eficientes y seguros de personas y mercancías.

VI. Establecer la política local de movilidad y su inclusión en los instrumentos de planeación del territorio en sus distintas escalas.

VII. Fijar criterios de movilidad para asegurar la inclusión de la materia en los instrumentos de planeación del ordenamiento ecológico y de cambio climático, entre otros.

VIII. Asegurar la inclusión de la movilidad en el análisis y acciones de las instancias de gobernanza metropolitana para garantizar la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de la política de movilidad.

IX. Promover una movilidad segura para proteger la vida humana.

1. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:  
Salvo en la Ciudad de México.



## Artículo XX. Glosario ●

Para los efectos de esta ley se entenderá por:

**I. Accidente:** el hecho súbito que ocasione daños a la salud, y que se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles y cuyos efectos adversos son atenuables;

**II. Administración Pública:** Conjunto de organismos y autoridades competentes encargadas de los actos administrativos en la materia.

**III. Ambiente:** El conjunto de elementos naturales e inducidos por la humanidad, que hacen posible la existencia y desarrollo de la vida de los seres humanos y demás organismos que interactúan en un espacio y tiempo determinados;

**IV. Asentamiento Humano:** el establecimiento de un conglomerado demográfico, con el conjunto de sus sistemas de convivencia, en un área físicamente localizada, considerando dentro de la misma los elementos naturales y las obras materiales que lo integran;

**V. Cambio climático:** Variación del clima atribuida directa o indirectamente a la actividad humana, que altera la composición de la atmósfera global y se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos comparables;

**VI. Centros de Población:** las áreas constituidas por las zonas urbanizadas y las que se reserven para su expansión;

**VII. Ciclista:** Persona que se desplaza en bicicleta o modos equiparables de tipo activo;

**VIII. Ciudades densas:** Áreas urbanizadas cuya estructura y trama urbana presentan cierta compacidad para generar espacios de sociabilidad, a través de la cercanía de los servicios públicos y propiciar el encuentro de actividades para el desarrollo de la vida en comunidad.

**IX. Conductor:** A la persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo;

**X. Contaminación:** La presencia en el ambiente de uno o más contaminantes o de cualquier combinación de ellos que cause desequilibrio ecológico;

**XI. Criterio:** estándar, regla o prueba en las que se puede basar un juicio, una toma de decisión o la evaluación de un producto, servicio, resultado o proceso;

**XII. Daño ambiental:** perjuicio, alteración negativa, lesión, menoscabo o deterioro del ambiente, alterando negativamente su estado existente;

## TÍTULO PRIMERO PRINCIPIOS GENERALES

**XIII. Desarrollo Urbano:** el proceso de planeación y regulación de la Fundación, Conservación, Mejoramiento y Crecimiento de los Centros de Población;

**XIV. Desarrollo Sostenible:** El proceso evaluable mediante criterios e indicadores del carácter ambiental, económico y social que tiende a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, que se funda en medidas apropiadas de preservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras;

**XV. Discapacidad:** la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás;

**XVI. Elementos componentes de la movilidad:** Fundamento, medio o recurso necesarios para propiciar la movilidad, incluyendo los asentamientos humanos, medio ambiente y cambio climático, tránsito y el transporte;

**XVII. Emisiones:** Liberación a la atmósfera de sustancias tales como gases y/o sus precursores y aerosoles, incluyendo compuestos de efecto invernadero y otros contaminantes;

**XVIII. Espacio Público:** áreas, espacios abiertos o predios de los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, de acceso generalizado y libre tránsito;

**XIX. Gestión de la demanda:** Conjunto de políticas, estrategias y planes orientados a producir la disminución de la demanda de viajes en automóvil, con el fin de promover una movilidad sostenible, segura y eficiente.

**XX. Infraestructura:** los sistemas y redes de organización y distribución de bienes y servicios en los Centros de Población;

**XXI. Micromovilidad:** Desplazamientos mediante vehículos ligeros de transporte individual de propulsión humana o de energía eléctrica o electricoasistida;

**XXII. Mitigación del cambio climático:** Aplicación de políticas y acciones destinadas a reducir las emisiones de las fuentes, o mejorar los sumideros de gases y compuestos de efecto invernadero;

**XXIII. Modo de movilidad:** medio por el cual se desplazan las personas o los bienes de un lugar a otro;

**XXIV. Movilidad:** desplazamiento de las personas y bienes en el espacio público urbano y no urbano del territorio determinado por diversos elementos para acceder a servicios y bienes que permitan garantizar el ejercicio de sus derechos;



**XXV. Movilidad activa:** Capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio a pie, en bicicleta o a través de otros vehículos impulsados por tracción humana;

**XXVI. Movilidad asistida:** Desplazamiento de personas con alguna discapacidad o con movilidad limitada con asistencia de algún elemento, tales como sillas de ruedas, sillas de ruedas motorizadas con velocidades máximas de 10 km/h, andaderas, bastones y perros guía; en un modo de movilidad de baja velocidad (<25 Kms / Hr.) o en un modo de micromovilidad;

**XXVII. Ordenamiento ecológico:**

El instrumento de política ambiental cuyo objeto es regular o inducir el uso del suelo y las actividades productivas, con el fin de lograr la protección del medio ambiente y la preservación y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, a partir del análisis de las tendencias de deterioro y las potencialidades de aprovechamiento de los mismos;

**XXVIII. Peatón:** Persona que se desplaza en el territorio a pie o con su propio cuerpo mediante ayudas técnicas, incluyendo a personas con discapacidad y personas de movilidad limitada;

**XXIX. Personas con discapacidad:** Aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo y que, al interactuar con diversas barreras

que le impone el entorno, se impida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

**XXX. Personas de movilidad limitada:**

Personas que de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición diversa a la discapacidad, presenten dificultad en el desplazamiento;

**XXXI. Personas o grupos en situación de vulnerabilidad:**

se entiende aquellas personas o grupos que encuentran especiales dificultades para la movilidad y ejercer con plenitud los derechos, por circunstancias o condiciones diversas en cada situación de vulnerabilidad;

**XXXII. Polígono de actuación:** Superficies delimitadas del suelo concertadas por las propietarias de los predios que la componen y la autoridad competente para implementar acciones urbanísticas específicas, con el fin de satisfacer las necesidades de las personas en los centros de población.

**XXXIII. Principio:** base, origen, razón fundamental o característica esencial a partir de la cual se determina cualquier materia;

XXXIV. Programa: Instrumento de política que conjunta la planeación de proyectos donde se delimitan los objetivos específicos, ordena los recursos en torno a objetivos, entre otras características del mismo;

## TÍTULO PRIMERO PRINCIPIOS GENERALES

**XXXV. Servicio:** actividad o actividades llevadas a cabo entre un proveedor y un usuario sobre un producto tangible suministrado por el usuario, un producto intangible suministrado por un usuario, la entrega de un producto intangible o la creación de un ambiente para el usuario;

**XXXVI. Reparto Modal:** proporción de personas que utilizan cada medio de transporte para transitar o desplazarse.

**XXXVII. Sistemas Urbano Rurales:** Unidades espaciales básicas del ordenamiento territorial, que agrupan a áreas no urbanizadas, centros urbanos y asentamientos rurales vinculados funcionalmente;

**XXXVIII. Tecnología:** Conjunto de teorías, técnicas, instrumentos y procedimientos que permiten el aprovechamiento práctico del conocimiento científico para ofrecer un bien o servicio que asista, facilite o mejore cualquier modo de movilidad en beneficio de la persona;

**XXXIX. Usuario de movilidad:** Persona que mediante cualquier modo se desplace por el territorio en satisfacción de su necesidad de movilidad.

**XL. Vehículo:** Todo medio propulsado por su propia fuente motriz que se usa para transportar personas o bienes;

**XLI. Vía pública:** Todo espacio de dominio público y uso común que por razones del servicio a que se destine es destinado al tránsito para facilitar el desplazamiento de todos los usuarios;

**XLII. Vialidad:** Al conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;

**XLIII. Zona Metropolitana:** Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional que requiere coordinación de los tres órdenes de gobierno;

Los conceptos y definiciones no contenidos en este artículo, se podrán describir en el reglamento respectivo.



## Artículo XX. Aplicación y Supletoriedad Normativa ●

Lo dispuesto por la presente ley deberá interpretarse siempre en favor de la persona y la protección más amplia del derecho a la movilidad, de conformidad con los principios de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los tratados internacionales aplicables en la materia.

La promoción, respeto, protección y garantía del derecho a la movilidad abarca diversos ámbitos de la organización estatal y municipal, por lo que la presente ley forma parte de un conjunto normativo, que contempla las siguientes leyes, las cuales en conjunto con la presente, deberán ser aplicadas de manera armónica y coordinada, entre otras que pudieran resultar aplicables:

### I. Leyes del Congreso de la Unión:

- a. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
- b. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente
- c. Ley General de Cambio Climático
- d. Ley General de Salud
- e. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad
- f. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal
- g. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas
- h. Ley de Planeación <sup>2</sup>

### II. Leyes del estado de xxx: <sup>3</sup>

- a. [Insertar legislación local de aplicación supletoria]
- b. xxx

## Artículo XX. Causas de Utilidad Pública ●●●4

Son de interés público y de beneficio social por lo que serán consideradas causas de utilidad pública prevaleciendo el interés general sobre el particular <sup>5</sup>, las siguientes:

I. La ejecución y utilización de infraestructura de movilidad, de equipamiento auxiliar, de servicios urbanos y metropolitanos, y demás elementos inherentes al desplazamiento de personas y bienes;

II. La planeación del territorio, el ordenamiento territorial, el desarrollo de los asentamientos humanos y la movilidad;

III. El establecimiento de usos de suelo y de vivienda que favorezcan la accesibilidad y la movilidad;

IV. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para uso comunitario y para la Movilidad, así como su uso, aprovechamiento y custodia.

V. La prestación del servicio público y privado de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes;

VI. El servicio de tránsito de las personas y sus bienes prestado constantemente por el Estado.

2. Este instrumento se agrega ya que contiene disposiciones técnicas relevantes para la materia aunque sea aplicable únicamente al orden federal.

3. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:

- a. Señalar de qué estado se trata.
- b. Insertar legislación que en esa entidad aplique de manera supletoria a la Ley de Movilidad local.

4. Obtenidos de la LGAH y ejemplos de leyes locales.

5. Justificar en EXPOSICIÓN DE MOTIVOS (ANEXO III)

## TÍTULO PRIMERO PRINCIPIOS GENERALES

VII. El equipamiento auxiliar de la movilidad, necesaria para la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;

VIII. El establecimiento y acciones relacionadas con la Señalización vial y Dispositivos para el Control de Tránsito;

IX. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de estacionamiento y tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;

X. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas al cambio climático o caso fortuito y fuerza mayor;

XI. La formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación del ambiente en el territorio nacional y para la resiliencia;

XII. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas de la materia o por mandato de autoridad competente.



## Artículo XX. Sujetos ●

La presente ley promueve, respeta, protege y garantiza el derecho a la movilidad de toda persona en [la entidad federativa].<sup>6</sup>

En el cumplimiento de dicho mandato, se establece como sujeto principal a la persona en los diversos modos de movilidad en el territorio, entre otros sujetos:

I. Las personas en sus diversos modos de movilidad.

II. Las autoridades estatales y municipales competentes en materia de movilidad.

III. [Otros que existieran en la entidad federativa] <sup>7</sup>

6. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:  
Poner el nombre de la entidad federativa

7. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:  
Colocar otros que existieran en la entidad federativa

# ● Capítulo II

## Derecho a la movilidad

### Artículo XX. El Derecho a la Movilidad ●

Toda persona tiene derecho a la movilidad accesible, sostenible, asequible, inclusiva, igualitaria, equitativa y digna, en condiciones de seguridad, eficiencia, calidad e intermodalidad mediante el modo de su libre elección a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que se ofrecen en el territorio.

### Artículo XX. Jerarquía de los Modos de Movilidad

Las acciones, políticas, planeación, obras y actividades de la administración pública estatal y municipal<sup>8</sup> en materia de movilidad deben favorecer en todo momento a la persona en el ordenamiento territorial, el ambiente, el tránsito, y el transporte, así como mediante la infraestructura adecuada, segura y confortable, así como el financiamiento<sup>9</sup>, privilegiando a la persona y a la sostenibilidad para expandir y mejorar las redes de movilidad, considerando tanto el nivel de vulnerabilidad de las personas, como las externalidades que genera cada modo de movilidad, y se otorgará prioridad en la utilización del espacio público observando la siguiente jerarquía de los modos de movilidad:

I. La persona como peatón, priorizando a las personas con discapacidad y personas de movilidad limitada;

II. La persona en un modo de movilidad activa;

III. La persona en un modo de movilidad asistida;

IV. La persona usuaria de modos de transporte público de pasajeros;

V. La persona conductora de transporte público y los vehículos autónomos de transporte público;

VI. La personas conductoras de transporte de carga de bienes y los bienes que se desplazan, incluso mediante vehículos autónomos;

VII. La persona en motocicleta y otros modos de transporte privado motorizado.

8. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:

En el caso de la CDMX, la legislatura habría de sustituir éstos por los conceptos apropiados: de la Ciudad de México y sus Alcaldías.

9. Se incluyen estos dos ámbitos específicos de la movilidad que en la práctica resultan barreras plenamente identificadas, entre otras.



En todas las decisiones y actuaciones de la entidad federativa y sus municipios se deberán velar y cumplir los principios del derecho a la movilidad, garantizándolos de manera plena. Los principios de esta Ley deberán guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la movilidad. La Administración Pública deberá valorar la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la jerarquía de los modos a la movilidad establecida en la presente Ley.

## ● Capítulo III

### Principios de la movilidad

#### Artículo. XX. Adhesión a los Principios ●

Los principios establecidos en la presente Ley constituyen un conjunto de parámetros que deberán orientar todo acto de autoridad en relación con la movilidad, incluyendo las medidas, planeación, regulación, gestión, diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas, programas, obras, actividades y acciones en la materia.

#### Artículo XX. Principios Generales de Derechos Humanos Aplicables a la Movilidad ●

**I. Accesibilidad:** La movilidad deberá brindar a todas las personas la posibilidad de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece el entorno físico en el que se desenvuelven a través de los diferentes modos de movilidad. La movilidad debe ser accesible universalmente tanto en zonas urbanas como rurales, generar la mayor independencia posible (plenitud y participación en la vida y sociedad) mediante facilidad y cercanía en igualdad de condiciones para todas las personas mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso.

**II. Inclusión:** La movilidad deberá atender de forma plena, satisfactoria, incluyente, responsable y accesible, las necesidades de movilidad de todas las personas, garantizar el ejercicio pleno de derechos en condiciones de igualdad, promoviendo la cohesión social a través de medidas que impidan la discriminación, segregación o marginación de individuos o grupos, así como promover el respeto de los derechos de los grupos vulnerables y la perspectiva de género.

## TÍTULO PRIMERO PRINCIPIOS GENERALES

### **III. Igualdad y no discriminación:**

La movilidad debe favorecer en todo momento a la persona permitiendo acceder a las personas al ejercicio de sus derechos sin discriminación. La movilidad debe favorecer en todo momento a la persona, la igualdad y el disfrute de condiciones de vida adecuadas en un medio ambiente de calidad para una vida digna en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico.

**IV. Equidad:** La movilidad debe equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de sus derechos humanos, poniendo especial énfasis en grupos en condiciones de vulnerabilidad. La movilidad debe conducirse con perspectiva de género, reconociendo los patrones de movilidad de las mujeres con el objeto de erradicar las causales de la discriminación y violencia contra ellas en su movilidad, promoviendo una igualdad sustantiva.

### **V. Acceso a información, participación y**

**justicia en asuntos de movilidad:** Se deberá garantizar el derecho de todas las personas a tener acceso en materia de movilidad: a la información de manera oportuna y adecuada, poniendo a su disposición la información relativa a la movilidad que les brinde certeza; a la participación ciudadana de manera significativa en la toma de decisiones en la materia, promoviéndola en la formulación, ejecución, monitoreo y evaluación de la movilidad; y el acceso a la justicia en la materia, cuando los derechos de las personas hayan sido vulnerados.



## Artículo XX. Principios Rectores de la Movilidad ●

**I. Sostenibilidad:** La movilidad no deberá generar daño ambiental sino proteger al ambiente y al sistema climático, en cumplimiento del derecho de todas las personas a un medio ambiente sano para su pleno desarrollo y bienestar y del derecho a un desarrollo sostenible. Se deberá conservar una calidad del aire aceptable para la salud de las personas mediante la reducción y control de emisiones, el uso de tecnologías limpias y energías alternativas a las de origen fósil. Las políticas de movilidad se orientarán a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo aquellas de las generaciones futuras, observando el principio de precaución ambiental.

**II. Seguridad:** Se deberá garantizar que todas las personas tengan acceso a una movilidad segura, privilegiando la implementación de un sistema seguro para la prevención y control de accidentes de tránsito y actos delictivos que deriven en muertes y lesiones durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la vida y la integridad física, así como evitar la afectación a los bienes públicos y privados. La movilidad segura incluye los siguientes aspectos:

**A. Seguridad vial:** Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que todo accidente de tránsito es prevenible, mediante un diseño vial de espacios seguros

bajo criterios de accesibilidad universal que promueva el uso cordial, pacificado y responsable de la vía pública. Se deberá diseñar un entorno tolerante al error humano que disminuya la probabilidad de accidentes que causen lesiones o muerte, responsabilidad compartida entre el diseño del espacio público y las personas conductoras de los distintos modos de movilidad y sus usuarios. Los modos de movilidad deberán ser más seguros y mejorarse los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.

**B. Seguridad pública:** Se debe garantizar la reducción de la incidencia delictiva en el desarrollo de la movilidad a fin de evitar la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad de las personas. La movilidad debe ser libre de acoso y violencia, especialmente en el caso de las mujeres y personas de grupos en situación de vulnerabilidad. Se propiciará un entorno de movilidad: funcional, estético y atractivo, que aumente la afluencia, actividad y convivencia de las personas en el tejido social.

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

## TÍTULO PRIMERO PRINCIPIOS GENERALES

**IV. Calidad:** Se deberá proporcionar valor y óptimo funcionamiento en la movilidad mediante el cumplimiento de los requerimientos, necesidades y expectativas de los usuarios. La movilidad deberá contar con la capacidad para satisfacer a los usuarios, y su beneficio, así como con los aditamentos aceptables para una adecuada experiencia de movilidad, ofreciendo un espacio apropiado y confortable para las personas.

**V. Intermodalidad o multimodalidad:**

Alternativa, conjunción y articulación de los diversos modos de movilidad. Se deberá ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de movilidad y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, eficiencia, interconexión/interconectividad y cobertura. Se deberán articular los modos de transporte interurbanos a fin de garantizar la movilidad de carga y personas en comunidades remotas o no urbanas.

**VI. Resiliencia:** La movilidad deberá contar con capacidad para soportar casos fortuitos o de fuerza mayor, y una recuperación de bajo costo para la sociedad y el medio ambiente, a través de la preservación y restauración de sus estructuras básicas y funcionales. Se propiciará el fortalecimiento de todas las instituciones y medidas de prevención, mitigación, atención y adaptación que tengan por objetivo proteger a las personas y su patrimonio, frente a los riesgos naturales y antropogénicos en la movilidad para lograr una mejor protección futura y medidas de reducción de riesgos.



## Artículo XX. Principios Operativos ●

Se deberán considerar principios para la aplicación práctica y la operación de la política de movilidad los siguientes:

**I. Transversalidad:** Adoptar un enfoque de coordinación y cooperación entre órdenes de gobierno, así como con los sectores social y privado para asegurar la instrumentación de la política local de movilidad, bajo una visión nacional. Se deberán instrumentar las políticas, programas y acciones en la materia, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública con un propósito común, y basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos.

**II. Coordinación:** Se deberán establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de movilidad, conjuntando esfuerzos para lograr objetivos comunes. Estos deben estar basados en el desarrollo de sistemas de información, procedimientos operativos estándar, monitoreo y control de las acciones para la movilidad.

**III. Mejora continua:** Se deberán establecer objetivos y hallazgo de oportunidades de mejora en la política local de movilidad, mediante la evaluación de las actividades, análisis de datos y revisiones que conduzcan a una acción correctiva o una acción preventiva.

**IV. Multisectorialidad;** Proponer medidas interinstitucionales involucrando a las personas a quienes van dirigidas, la cooperación interdisciplinaria e interinstitucional, la colaboración y coordinación entre los sectores clave para la movilidad. Los sectores están integrados por todas las instituciones, entidades, personas y recursos que van orientados a objetivos específicos en la materia.

**V. Multidisciplinaria:** La movilidad se deberá conducir mediante varias disciplinas con un objetivo en común, coordinadas y con independencia metodológica, conceptual y epistemológica y proveer un interés técnico sin que medie la subjetividad desde la perspectiva e intereses del conocimiento.

**VI. Coherencia y racionalidad:** Adoptar perspectivas que promuevan la movilidad de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a los planes y políticas de ordenamiento territorial y otros nacionales, así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;

## TÍTULO PRIMERO PRINCIPIOS GENERALES

**VII. Productividad y eficiencia.** Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio como eje del crecimiento económico, a través de la consolidación de la política de movilidad. Maximizar la capacidad de la ciudad para atraer y retener talentos e inversiones, minimizando costos y facilitando una movilidad que propicie la actividad económica.

**VIII. Transparencia:** La administración pública se conducirá con transparencia, garantizando contar con datos abiertos, disposiciones y actos mediante los cuales los sujetos obligados tienen el deber de poner a disposición de las personas solicitantes la información pública que poseen. Asimismo, darán a conocer, en su caso, el proceso y la toma de decisiones de acuerdo con su competencia, así como las acciones en el ejercicio de sus funciones. Se requieren acciones de concertación entre los sectores público, privado y social a través de mecanismos transparentes de participación.

**IX. Progresividad:** El cumplimiento de las metas de esta Ley deberá presentar una progresión y gradualidad a lo largo del tiempo, mediante la implementación permanente y continua de acciones que permitan una evolución favorable en beneficio de la movilidad de las personas. Se deberán considerar como factor en este cumplimiento las diferentes circunstancias nacionales, y el contexto de la movilidad y el desarrollo sostenible.

**X. Monitoreo y control:** Se propiciarán las actividades de recolección, medición y difusión de datos de desempeño en materia de movilidad para la comparación del desempeño real con el planificado, el análisis de las variaciones y la evaluación de las tendencias que propicien el mejoramiento de las problemáticas, la evaluación de las alternativas posibles y recomendaciones de las acciones correctivas apropiadas en la materia.



# ● Capítulo IV

## Los Elementos de la Movilidad

### Artículo XX. Elementos de la Movilidad ●

Para los efectos de esta ley, la movilidad se compone de al menos los siguientes elementos con los cuales deberá relacionarse y en cuyos ámbitos y alcances se deberá planear, gestionar y regular la política en materia de movilidad:

**I. Ordenamiento territorial.** La planeación, ocupación y utilización racional del territorio y sus recursos determina, entre otras cuestiones, la forma en que la población se desplaza dentro de los asentamientos humanos urbanos y no urbanos, y entre ellos. La movilidad se desenvuelve en el ámbito de los asentamientos humanos con el objetivo de crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos contemplando diversas dimensiones del ordenamiento territorial como: espacio público, vivienda, desarrollo urbano y metropolitano, entre otros.

**II. Ambiente y cambio climático.** El entorno en el cual se desenvuelve la vida, del que forma parte la movilidad, condiciona la forma en que la población se desplaza. La movilidad determina a su vez las condiciones y calidad del ambiente en el que vive una población como entorno de desenvolvimiento de sus libertades, así como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes en el aire, que dañan a la salud, la biodiversidad, la sostenibilidad y resiliencia de nuestro país.

**III. Tránsito.** En la movilidad se desenvuelve el derecho al libre tránsito de las personas y los

desplazamientos de sus bienes. El tránsito es una actividad técnica realizada directamente por la administración pública, que está encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en el espacio público y poder circular por ella con fluidez como peatón, pasajero o conductor de cualquier tipo de vehículo. Es por ello que el tránsito determina los modos de desplazamientos que lleva a cabo la población, mediante la adecuada regulación de la circulación de las personas y la utilización del espacio público y la red vial,

**IV. Transporte.** El transporte como elemento de la movilidad es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro y se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y, en razón de su objeto, en transporte de pasajeros, de carga o mixto. El transporte como servicio se dirige a usuarios en particular y puede ser tanto de gestión pública como privada.

El transporte representa un modo para satisfacer la necesidad la movilidad de trasladar personas o bienes de un lugar a otro, que puede ser realizado directa o indirectamente por la administración pública.

# LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE XXX

## TÍTULO SEGUNDO POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

Capítulo I De la Política Local de Movilidad

Capítulo II Planeación de la Política de Movilidad

Capítulo III De la movilidad en los Instrumentos de Planeación  
de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Capítulo IV De la Movilidad en Otros Instrumentos de Planeación





# ● Capítulo I

## De la Política Local de Movilidad

### Artículo XX. Ejecución de la Política de Movilidad ●

La política de movilidad se ejecutará con base en los principios establecidos en el Título Primero de esta ley, así como a través de los mecanismos de coordinación, concurrencia, información y participación correspondientes, con el objetivo de incentivar a las personas a caminar, utilizar la bicicleta y el transporte público en sus desplazamientos cotidianos, así como en el de bienes y mercancías con la finalidad de racionalizar el uso del auto.

### Artículo XX. Mitigación y Adaptación al Cambio Climático ●

La política coadyuvará en la mitigación y adaptación al cambio climático, la protección y preservación del ambiente, así como para la resiliencia. La política de movilidad asegurará la implementación de sistemas integrados y alternativas sostenibles y eficientes que permitan facilitar el cambio modal a modos sostenibles, así como promover la inversión e infraestructura en movilidad sostenible y un desarrollo orientado a la movilidad.

### Artículo 3. Ampliación de redes y servicios de movilidad ●

La administración pública adoptará los criterios de movilidad establecidos en la presente Ley para buscar ampliar las redes y servicio de transporte público y se fomentará la movilidad activa a través de infraestructura adecuada, segura y confortable para peatones, bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en las vías de tránsito de las áreas urbanas y no urbanas. Asimismo, se desestimulará el uso del transporte privado automotor a través de su ordenamiento, y se promoverá el freno a la expansión de las áreas urbanizadas dispersas, considerando los usos mixtos compatibles y diversificando los modos de movilidad.



## Artículo XX. Implementación de la Política de Movilidad ●

Para la implementación de la política local de la movilidad, la entidad federativa y los municipios <sup>10</sup> en el ámbito de sus competencias:

I. Establecerán las acciones de planeación, gestión, regulación, obras y actividades que realice el Estado para ejercer su rectoría en la movilidad;

II. Deberán contar con el personal, las herramientas y presupuesto para implementar soluciones específicas de movilidad, articulando los distintos elementos que la componen, tales como el ordenamiento territorial, el ambiente, el tránsito y el transporte, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad y la consideración de la jerarquía señalada en esta Ley en toda acción pública;

III. Implementarán acciones para asegurar el desplazamiento seguro y eficiente de todas las personas usuarias de la red vial y mercancías, en modos de transporte seguros, sostenibles, inclusivos y resilientes, así como de vivienda adecuada en cercanía, equipamientos, infraestructura, servicios, espacio público, ordenamiento territorial, desarrollo urbano y metropolitano;

IV. Con base en la política local de movilidad, deberán plantear las políticas, proyectos, acciones, indicadores y metas que posicionen a movilidad como una actividad trascendental para el desarrollo económico y social en el estado y los municipios <sup>11</sup>, así como para la calidad de vida de su población.

10. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:  
Colocar el nombre de la entidad federativa correspondiente

11. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:  
Colocar el nombre de la entidad federativa correspondiente

# ● Capítulo II

## Planeación de la Política de Movilidad

### Artículo XX. Congruencia con la Planeación Nacional ●

La planeación estatal y municipal de la movilidad en los asentamientos humanos deberá aplicar y ajustarse a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo vigente, así como al Sistema de Planeación del Ordenamiento Territorial, Desarrollo urbano y Metropolitano, a la planeación nacional en materia de cambio climático en las materias relacionadas con la movilidad como gestión de riesgos, desarrollo territorial, inventarios de emisiones de GEI y escenarios climáticos, así como a las disposiciones de la presente Ley, considerando:

I. Los lineamientos generales de articulación y congruencia con la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial;

II. El análisis y congruencia territorial con el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Programa Nacional de Vivienda, los Programas de Ordenamiento Ecológico, de Cambio Climático, de Prevención de Riesgos y de

otros programas sectoriales que incidan en su ámbito territorial a escala estatal, metropolitana, y municipal.

III. El marco general de leyes, reglamentos y normas y los planes territoriales de ámbitos territoriales más amplios o que se inscriben en el programa en formulación.

### Artículo XX. Objetivos, metas, estrategias y prioridades

Al incluir a la movilidad en los procesos de planeación estatal y municipal del territorio, del ordenamiento ecológico y de cambio climático, se fijarán objetivos, metas, estrategias y prioridades en la materia, así como criterios basados en estudios de factibilidad cultural; se asignarán recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, se coordinarán acciones y se vigilarán y evaluarán sus resultados, con la participación de los municipios y la sociedad.

Las autoridades correspondientes deberán establecer instrumentos y mecanismos para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de la política de movilidad establecida en los instrumentos de planeación, incorporando la perspectiva de género, así como instrumentos y mecanismos para la priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente ley.



## ● Capítulo III

# De la Movilidad en los Instrumentos de Planeación de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Metropolitano

### Artículo XX. Contenido de los instrumentos de planeación

Los Programas de Planeación de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Metropolitano de las diversas escalas del territorio, integrarán a la Movilidad y deberán:

- I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando todos los medios de movilidad activa;
- II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;
- III. Promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y limitar la cantidad de cajones de estacionamiento en la vía pública y fuera de ella en las construcciones y estacionamientos públicos, evitando la imposición de mínimos de estacionamiento.

- IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia,

- V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso seguro de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;

## TÍTULO SEGUNDO POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

VI. Propiciar una movilidad sostenible con base en la protección ambiental, considerando las contribuciones locales que aporten a las determinadas a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidades, así como la prevención, mitigación y resiliencia ante los riesgos y los efectos del cambio climático, casos fortuitos o de fuerza mayor;

VII. Comprender criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades.

VIII. La información relacionada con la movilidad será integrada y actualizada al Sistema de Información Territorial y Urbano.

IX. Implementar políticas y acciones de movilidad y vivienda que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;

X. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;

XI. Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;

XII. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público;

XIII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente implantando sistemas de gestión de accidentes, con base en estadística que incluya causas, incluso las deficiencias en el diseño vial; y,

XIV. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.



Además, los planes y programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de cada una de las escalas, contendrán criterios de movilidad específicos para su competencia, con base en los siguientes artículos:

## Artículo XX. Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano ●

El Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, incluirá a la movilidad observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, así como en la legislación estatal correspondiente, impulsando acciones en la materia para facilitar la integración y complementariedad de los asentamientos urbanos y rurales en los Sistemas Urbano Rurales y al interior de ellos, a través de la integración de usos de suelo, densidades, reservas territoriales y movilidad, para mejorar el acceso a servicios, las condiciones de habitabilidad y el nivel de bienestar de la población. y considerando los criterios siguientes:

- a) El análisis de la situación de la movilidad en el territorio estatal, sus tendencias, y la enunciación de objetivos y resultados deseados, que deben abordarse simultáneamente; así como la forma en la cual se efectuará el diagnóstico y pronósticos tendenciales y normativos, que resumen la confrontación entre la realidad y lo deseado en la materia;
- b) Las estrategias en materia de movilidad a mediano y largo plazo para su implementación, su evaluación y selección de la más favorable para cerrar las brechas entre la situación, sus tendencias y el escenario deseado;
- c) La definición de las acciones en materia de movilidad y de los proyectos estratégicos que permitan su implementación;

- d) La determinación de metas y los mecanismos y periodos para la evaluación de resultados en materia de movilidad;
- e) Los instrumentos para el cumplimiento y ejecución de los establecido en materia de movilidad en el programa, y
- f) La congruencia de lo establecido en materia de movilidad con el atlas nacional de riesgos.
- g) La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia, y;
- h) Otros que determinen las autoridades competentes.

## TÍTULO SEGUNDO POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

### Artículo XX. Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Metropolitano y de Zonas Conurbadas ●

Los Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de las Zonas Metropolitanas o Conurbadas deberán incluir a la movilidad como una materia de interés metropolitano, considerando la accesibilidad universal, infraestructura vial, el tránsito, el transporte, entre otras acciones que se consideren relevantes en la materia; observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, la integración de usos de suelo, densidades, reservas territoriales y movilidad, así como los lineamientos que emita el gobierno federal en la materia y considerar los criterios siguientes:

a) Incluir a la movilidad como parte del diagnóstico integral que incluya una visión prospectiva de corto, mediano y largo plazo;

b) Estrategias y proyectos de movilidad para el desarrollo integral de la Zona Metropolitana o Conurbación, que articulen los distintos ordenamientos, planes o programas de desarrollo social, económico, urbano, turístico, ambiental y de cambio climático que impactan en su territorio;

c) La visión de movilidad en la delimitación de los Centros de Población con espacios geográficos de reserva para una expansión ordenada a largo plazo, que considere estimaciones técnicas del crecimiento;

d) Las necesidades de movilidad de la población y las mercancías en las prioridades para la ocupación de suelo urbano vacante, la urbanización ordenada de la expansión periférica y la localización adecuada con relación al área urbana consolidada de suelo apto para la urbanización progresiva;

e) Los objetivos de movilidad en las políticas e instrumentos para la reestructuración, localización, Mejoramiento de la infraestructura y los equipamientos del ámbito metropolitano;

f) Las acciones de movilidad, incluyendo la expansión y mejoramiento del servicio de los medios de transporte público; el mejoramiento de infraestructura que fomente a la Movilidad Activa y acciones que desestimulen el uso del vehículo particular automotor como parte de las acciones y las previsiones de inversión para la dotación de infraestructura, equipamiento y servicios Urbanos que sean comunes a los Centros de Población de la zona conurbada;

g) Las acciones de movilidad en las previsiones y acciones para mejorar las condiciones ambientales y el manejo integral de agua;

h) Las previsiones y acciones en materia de movilidad prioritarias para conservar, proteger, acrecentar y mejorar el Espacio Público;



i) Las estrategias de movilidad que se requieran para la Conservación y el Mejoramiento de la imagen urbana y del Patrimonio Natural y Cultural;

j) Las acciones de movilidad en las estrategias de seguridad, prevención del riesgo y Resiliencia;

k) La inclusión de la movilidad en la metodología e indicadores para dar seguimiento y evaluar la aplicación y el cumplimiento de los objetivos del programa de la Zona Metropolitana o Conurbación;

l) La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.

m) La localización de espacios para desarrollo industrial de carácter metropolitano;

n) La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia;

o) Los planes o programas de conurbaciones y de zonas metropolitanas definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables. Privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad; igualmente, los espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, Barrio y localidad cuente con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas;

p) De la misma manera, en ello se establecerán los lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los Centros de Población asegure su continuidad, procurando una cantidad mínima de intersecciones, que fomente la Movilidad, de acuerdo a las características topográficas y culturales de cada región, y;

q) Otras acciones que, a propuesta de la comisión de ordenamiento, se establezcan o declaren por las autoridades competentes.

## TÍTULO SEGUNDO POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

### Artículo XX. Planes o Programas Municipales de Desarrollo Urbano ●

Los programas municipales de Desarrollo Urbano, que podrían ser denominados como “planes”, deberán incluir a la movilidad como parte de las acciones específicas necesarias para la Conservación, Mejoramiento y Crecimiento de los Centros de Población y en el establecimiento de la Zonificación correspondiente, observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, la integración de usos de suelo, densidades, reservas territoriales y movilidad y considerar los criterios siguientes:

a) Considerar el vínculo de la movilidad con los ordenamientos ecológicos y los criterios generales de regulación ecológica de los Asentamientos Humanos establecidos en el artículo 23 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y en las normas oficiales mexicanas en materia ecológica.

b) Las autorizaciones de manifestación de impacto ambiental que otorgue la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales o las entidades federativas y los municipios conforme a las disposiciones jurídicas ambientales, deberán considerar la observancia de lo establecido en materia de movilidad en la legislación y los planes o programas en materia de Desarrollo Urbano.

c) Los planes o programas de Desarrollo Urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad, así como la relación de esta en las medidas y criterios en materia de Resiliencia previstos en el programa nacional de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y en los atlas de riesgos para la definición de los Usos del suelo, Destinos y Reservas. Las autorizaciones de construcción, edificación, realización de obras de infraestructura que otorgue la Secretaría o las entidades federativas y los municipios deberán realizar un análisis de riesgo y en su caso definir las

medidas de mitigación para su reducción en el marco de la Ley General de Protección Civil.

d) Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables. Privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad; igualmente, los espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, Barrio y localidad cuente con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas;

e) De la misma manera se establecerán en ellos los lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los Centros de Población asegure su continuidad, que fomente la Movilidad, de acuerdo a las características topográficas y culturales de cada región;

f) Los planes de desarrollo urbano deben tomar en cuenta los lineamientos de los programas de ordenamiento ecológico, así como diversos criterios para la regulación ambiental en los asentamientos humanos, como evitar los usos de suelo segregados y la suburbanización extensiva y establecer sistemas de transporte colectivo;



g) Las acciones específicas necesarias para la Conservación, Mejoramiento y Crecimiento de los Centros de Población, asimismo establecerán la Zonificación correspondiente. En caso de que el ayuntamiento expida el programa de Desarrollo Urbano del centro de población respectivo, dichas acciones específicas y la Zonificación aplicable se contendrán en este programa;

h) Los planes o programas de desarrollo urbano deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio;

i) En la determinación de los usos del suelo, se buscará lograr una diversidad y eficiencia de los mismos y se evitará el desarrollo de esquemas segregados o unifuncionales, así como las tendencias a la suburbanización extensiva; propiciando una ciudad densa, mixta y policéntrica con un sistema de movilidad adecuado;

j) La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia;

k) Las contribuciones locales a las determinadas a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidades.

l) Promover la utilización de instrumentos económicos, fiscales y financieros de política de movilidad para inducir conductas compatibles con la protección y restauración del medio ambiente y con un desarrollo urbano sostenible;

m) En la determinación de áreas para actividades altamente riesgosas, se establecerán las zonas intermedias de salvaguarda en las que no se permitirán los usos habitacionales, comerciales u otros que pongan en riesgo a la población;

n) Se deberá privilegiar el establecimiento de sistemas de transporte colectivo y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;

o) En la determinación de los usos del suelo, se buscará lograr una diversidad y eficiencia de los mismos y se evitará el desarrollo de esquemas segregados o unifuncionales, así como las tendencias a la suburbanización extensiva; propiciando una ciudad densa, mixta y policéntrica con un sistema de movilidad adecuado;

p) En la determinación de las áreas para el crecimiento de los centros de población, se fomentará la mezcla de los usos habitacionales con los productivos que no representen riesgos o daños a la salud de la población y se evitará que se afecten áreas con alto valor ambiental y/o cultural, y;

q) Otros que determinen las autoridades competentes.

## TÍTULO SEGUNDO POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

### Artículo XX. Zonificación

En el caso de la Zonificación Primaria, con visión de mediano y largo plazo, deberá establecerse en los programas municipales de Desarrollo Urbano, en congruencia con los programas metropolitanos en su caso, en la que se determinarán, por lo menos:

a) La red de vialidades primarias que estructure la conectividad, la Movilidad y la accesibilidad universal, así como a los espacios públicos y equipamientos de mayor jerarquía;

b) Las normas y disposiciones técnicas aplicables para el diseño o adecuación de Destinos específicos tales como para vialidades, parques, plazas, áreas verdes o equipamientos que garanticen las condiciones materiales de la vida comunitaria y la Movilidad;

La Zonificación Secundaria, en las zonas que no se determinen de Conservación, se establecerá en los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano de acuerdo a los criterios siguientes:

a) Se considerarán compatibles y, por lo tanto, no se podrá establecer una separación entre los Usos de suelo residenciales, comerciales y centros de trabajo, siempre y cuando éstos no amenacen la seguridad, salud y la integridad de las personas, o se rebasen la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la Movilidad;

b) Se deberá permitir la Densificación en las edificaciones, siempre y cuando no se rebase la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la Movilidad.



# ● Capítulo IV

## De la Movilidad en Otros Instrumentos de Planeación

### Artículo. XX. Otros Planes o Programas de Ordenamiento Territorial

La entidad y los municipios, promoverán y elaborarán planes o programas derivados de los artículos anteriores de manera coordinada, así como de la legislación estatal, tales como los: de Centros de Población, parciales de movilidad a escala urbana, parciales de movilidad a escala metropolitana, sectoriales, y de centros de servicios rurales; o la zonificación, los polígonos de actuación, esquemas de planeación simplificada, entre otros; deberán observar los derechos y principios establecidos en la presente Ley, considerando la integración de usos de suelo, densidades y movilidad y permitir llevar a cabo acciones específicas de movilidad para el Crecimiento, Mejoramiento y Conservación de los Centros de Población, para la formación de conjuntos urbanos y barrios integrales.

Además de ser congruentes con la planeación nacional y local de la movilidad, estos programas establecerán el diagnóstico, los objetivos y las estrategias gubernamentales para la movilidad tanto a escala urbana como metropolitana y contarán con, entre otros, los siguientes elementos mínimos: enfoque integral, visión colectiva, basado en evidencia, prioridad en implementar y monitoreo y evaluación.

## TÍTULO SEGUNDO POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

### Artículo XX. Programas de Cambio Climático ●

Los programas estatal y municipales en materia de cambio climático expedidos por las autoridades correspondientes de conformidad con las leyes locales en materia de cambio climático y la Ley General de Cambio Climático, deberán considerar a la movilidad y observar los derechos y principios establecidos en la presente Ley, e incluirán en su contenido, entre otras, las siguientes disposiciones:

I. Promover el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas para la Reducción de emisiones en el Sector Transporte;

II. Las acciones de Movilidad que busquen fomentar a los medios de transporte público, a la Movilidad Activa, y al desestímulo del uso del vehículo particular auto motor;

III. Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte activo, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta;



## Artículo XX. Programas de Ordenamiento Ecológico Local del Territorio ●

Los programas de ordenamiento ecológico local, expedidos por las autoridades correspondientes de conformidad con las leyes locales en materia ambiental y en congruencia con el ordenamiento ecológico general del territorio, deberán de incluir criterios de movilidad, observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, así como incluir, al menos, las siguientes disposiciones:

I. Considerar a la movilidad, pues también en los territorios no urbanos las personas se mueven. Cuando en dichas áreas se pretenda la ampliación de un centro de población o la realización de proyectos de desarrollo urbano, se estará a lo que establezca el programa de ordenamiento ecológico respectivo,

II. Las autoridades locales harán compatibles el ordenamiento ecológico del territorio y el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos <sup>12</sup>, integrando en el ordenamiento del territorio criterios de movilidad e incorporando las previsiones correspondientes en los programas de ordenamiento ecológico local.

<sup>12</sup>. Aunque los ordenamientos ecológicos y los territoriales ordenan cosas distintas, creemos que no debería ser así y deberían estar integrados.

# LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE XXX

## TÍTULO TERCERO DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

Capítulo I. De los ámbitos de Competencia

Capítulo II De las Autoridades Estatales

Capítulo III. De las Atribuciones del Ejecutivo del Estado

Capítulo IV. De las Autoridades Municipales

Capítulo V. De las Atribuciones Municipales





# ● Capítulo I

## De los ámbitos de competencia

### Artículo XX. Ámbitos de Competencia

En la aplicación de esta ley y sus normas reglamentarias, concurrirán el Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos municipales, en los ámbitos de sus respectivas competencias constitucionales y conforme a las atribuciones que establece el presente ordenamiento.



## ● Capítulo II

# De las autoridades estatales

### Artículo XX. Autoridades Estatales <sup>14</sup> ●

Corresponde al Ejecutivo del estado en su calidad de titular de la Administración Pública, en coordinación con las autoridades federales y municipales cuando corresponda, la aplicación y vigilancia de la presente Ley, a través de las siguientes dependencias:

I. Dependencia/órgano especializado de la administración pública estatal en materia de movilidad; (La Secretaría/Instituto/Dirección)

II. Dependencia/órgano especializado de la administración pública estatal en materia de Planeación;

III. Dependencia/ de la administración pública estatal en materia de Administración y Finanzas;

IV. Dependencia de la administración pública estatal en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de los asentamientos humanos

V. Instituto Metropolitano de Planeación

VI. Dependencia de la administración pública estatal en materia de vivienda;

VII. Dependencia de la administración pública estatal en materia de medio ambiente;

VIII. Dependencia de la admon pública estatal en materia de Seguridad Pública

IX. Dependencia de la admon pública estatal en materia de Infraestructura/Obras;

X. Dependencia de la admon pública estatal en materia de transporte;

XI. Dependencia de la admon pública estatal en materia de tránsito;

XII. Institución de Verificación Administrativa;

XIII. Dependencia de desarrollo urbano;

XIV. Las demás autoridades y organismos estatales en el área metropolitana o zonas conurbadas que tengan facultades de mando o decisión en materia de movilidad.

14. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:  
Adaptar a instituciones existentes competentes en la entidad.

### ● Capítulo III

## De las Atribuciones del Ejecutivo del Estado <sup>15</sup>

### Artículo XX. Atribuciones de la Administración Pública de la Entidad Federativa ●

Son atribuciones del Ejecutivo del Estado, que ejercerá de manera directa o a través de las dependencias y organismos de la administración pública estatal, según se establezca en esta ley y en sus reglamentos, las siguientes:

I. Conducir la política estatal de movilidad y coordinar la ejecución de acciones, obras e inversiones en la materia con la Federación, así como con otras entidades federativas, municipios y entre las dependencias involucradas en la implementación de la política local de movilidad, según corresponda,

II. Apoyar a los municipios/alcaldías que lo soliciten, en la administración de los servicios públicos municipales relacionados con la movilidad, atendiendo a los principios de esta Ley y en los términos de las leyes aplicables;

III. Formular y aplicar las políticas y acciones en materia de estructuración urbana, gestión del suelo, conservación del patrimonio Natural y cultural y accesibilidad universal, siguiendo los principios y la jerarquía de movilidad establecida en la presente ley;

IV. Participar y brindar asesoría técnica en la elaboración, así como dar visto bueno a los programas de política pública a nivel estatales y municipal relacionados con la movilidad conforme a lo establecido en la presente Ley;

V. Aprobar el Programa Integral de Movilidad a escala metropolitana en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano.

VI. Expedir las normas generales de carácter técnico en las materias objeto de esta Ley; así como los reglamentos estatales que resulten necesarios para proveer su observancia.

VII. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros órdenes de gobierno, así como con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y el desarrollo de acciones e inversiones

<sup>15</sup>. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:  
Adecuarlo según corresponda



concertadas para la movilidad, atendiendo a los principios de esta Ley.

VIII. Proponer en el Presupuesto de Egresos de la Entidad Federativa estado de los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;

IX. Llevar a cabo la promoción de la movilidad conforme a lo previsto en esta ley;

X. Asegurar la inclusión de la movilidad, congruencia y vinculación que deberán observar los distintos planes y programas de planeación del territorio en sus diferentes escalas, ordenamiento ecológico y cambio climático, así como con otros instrumentos de planeación.

XI. En coordinación con las autoridades competentes asegurar que las modificaciones de la red vial y en los nuevos desarrollos urbanos, el diseño, intervención y construcción de calles, consideren a todos los usuarios de la vía bajo la jerarquía estipulada en la presente ley.

XII. Promover la elaboración de programas parciales y polígonos de actuación que permitan llevar a cabo acciones específicas en materia de movilidad para el crecimiento, mejoramiento y conservación de los centros de población, para la formación de conjuntos urbanos y barrios integrales en los que se realicen los desplazamientos de personas y mercancías de manera eficiente.

XIII. Atender las consultas que realicen los municipios y acatar la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de la movilidad entre los diversos planes y programas estatales y municipales;

XIV. Evaluar y dar seguimiento, en los términos de las leyes locales relativas, al impacto urbano, metropolitano o regional de obras y proyectos de movilidad:

XV. Fomentar la coordinación y la concertación de acciones e inversiones entre los sectores público, social y privado para promover la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos inherentes a la movilidad que requiera toda la población en condición de vulnerabilidad, así como de los sistemas de movilidad que promuevan la inclusión;

XVI. Determinar, en coordinación con las autoridades municipales correspondientes, los procedimientos para que el propietario o promovente de cualquier tipo de acción o aprovechamiento urbano fuera de los límites de un centro de población, que no cuente con un plan o programa de Desarrollo Urbano y ordenamiento territorial vigente, o de aquellos proyectos en áreas rurales que requieran la construcción o introducción de obras de cabecera o de redes de infraestructura primaria, así como fraccionamientos, asuma el costo de las obras viales y sistemas de Movilidad necesarias para garantizar la conectividad entre la Acción Urbanística de que se trate y el centro de población más cercano, bajo los principios que establece la presente ley;

## TÍTULO TERCERO DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

XVII. Aprobar las especificaciones a fin de garantizar que se efectúen las donaciones y cesiones correspondientes a vías públicas locales, equipamientos y espacios públicos que se requieran para el desarrollo y buen funcionamiento de los Centros de Población, así como, para asegurar la factibilidad, sustentabilidad y prestación de los servicios públicos, el diseño y construcción de una red de vial como partes de una retícula, que faciliten la conectividad, la Movilidad y el desarrollo de infraestructura.

XVIII. Realizar convenios con la Secretaría de Salud federal o las dependencias federales adscritas a la misma para determinar los exámenes psicofísicos integrales que se practicarán como requisito previo para la emisión o revalidación de licencias de conducir, así como para establecer otras medidas de prevención de accidentes:

XIX. Establecer los estudios de prevención de riesgo para las obras e instalaciones de los equipamientos de propiedad pública en donde se brinde el servicio de transporte, tomando en cuenta su escala y efecto.

XX. Establecer las disposiciones para la construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los Servicios Urbanos para garantizar la seguridad, libre tránsito y accesibilidad universal requeridas por las personas con discapacidad, estableciendo los procedimientos de consulta a las personas con discapacidad sobre las características técnicas de los proyectos en la ejecución de

acciones de Mejoramiento y Conservación de los Centros de Población.

XXI. Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte activo y la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.

XXII. Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas;

XXIII. Coordinar la política estatal de movilidad en observancia de la visión nacional en la materia; así como con la de los municipios.

XXIV. Coordinarse con la entidades y dependencias de la Administración Pública Federal, con otras entidades federativas o con municipios de la entidad para dar cumplimiento a las disposiciones de esta ley.

XXV. Expedir la reglamentación en materia de tránsito y transporte que incluya la política integral de estacionamientos públicos en el Estado en coordinación con los municipios, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XXVI. Desarrollar políticas en materia de tránsito, control y operación vial, para propiciar la movilidad segura y eficiente de personas y mercancías en la red vial estatal.



XXVII. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad en el estado, que considere lo establecido en la presente ley.

XXVIII. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo de un Sistema Integrado de Transporte Público;

XXIX. Las demás establecidas en la presente Ley y demás aplicables.

**INSTRUCCIÓN: LEGISLATIVO LOCAL  
ADAPTARÁ A SUS INSTITUCIONES  
EXISTENTES, Y SEÑALARÁ EL NOMBRE DE  
LAS MISMAS.**

**INSTRUCCIÓN: LEGISLATIVO LOCAL  
PODRÁ DISTRIBUIR FACULTADES ENTRE  
INSTITUCIONES EXISTENTES EN SU  
ENTIDAD FEDERATIVA**

# ● Capítulo IV

## De las Autoridades Municipales <sup>16</sup>

### Artículo XX. Autoridades Municipales Competentes ●

Corresponde al gobierno municipal la aplicación de la presente Ley, en lo que compete a su territorio, en coordinación con las autoridades federales y estatales en el ámbito de sus respectivas competencias, la aplicación y vigilancia de la observancia de la presente Ley, a través de:

I. El ayuntamiento;

II. La Tesorería Municipal;

III. Dependencia de la administración pública municipal en materia de movilidad;

IV. Dependencia de la administración pública municipal en materia de desarrollo urbano;

V. Dependencia de la administración pública municipal en materia de vivienda;

VI. Dependencia de la administración pública municipal en materia de medio ambiente;

VII. Dependencia de la administración pública municipal en materia de Seguridad Pública;

VIII. Dependencia de la administración pública municipal en materia de infraestructura/Obras;

IX. Dependencia de la administración pública municipal en materia de transporte;

X. Dependencia de la administración pública municipal en materia de Tránsito;

XI. IMPLAN

XII. Las demás autoridades organismos de la administración pública municipal, según se establezca en esta Ley y en otras disposiciones aplicables.

16. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:

Organización municipal, verificar y adaptar a las circunstancias de la entidad.



# Capítulo V

## De las Atribuciones Municipales

### Artículo XX. Atribuciones Municipales

Las autoridades municipales tendrán las siguientes atribuciones:

I. Recopilar y asentar en un documento oficial las necesidades en materia de movilidad del municipio para incluirlas en el proceso de elaboración del Plan Estatal de Desarrollo y los demás instrumentos que correspondan.

II. En el marco de la atribución de los ayuntamientos para aprobar, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, aquellos que regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia relacionados con movilidad, incluyendo y sin limitar al transporte como servicio público, deberán ajustarse a los principios establecidos en la presente Ley, así como a lo dispuesto en el Plan Estatal de Desarrollo.

III. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios de tránsito en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta ley y su reglamento.

IV. Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros y mercancías cuando aquellos afecten su ámbito territorial,

V. Asegurar la inclusión, congruencia y vinculación de la movilidad en los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano y sus derivados, así como en la planeación estatal.

VI. Promover la elaboración de programas parciales y polígonos de actuación que permitan llevar a cabo acciones específicas en materia de movilidad para el crecimiento, mejoramiento y conservación de los centros de población, para la formación de conjuntos urbanos y barrios integrales en los que se realicen los desplazamientos de personas y mercancías de manera eficiente.

VII. Participar en la planeación y regulación de la movilidad de las zonas metropolitanas y conurbaciones.

VIII. Prestar los servicios públicos municipales relacionados con la movilidad.

IX. Asegurar la inclusión de la movilidad en

## TÍTULO TERCERO DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

la formulación, aprobación y administración de la Zonificación de los Centros de Población ubicados en su territorio.

X. Formular e instrumentar políticas y acciones para enfrentar al cambio climático a través de Transporte público de pasajeros eficiente y sustentable en su ámbito jurisdiccional, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, el Programa, el Programa estatal en materia de cambio climático y con las leyes aplicables.

XI. Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte activo y la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.

XII. Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas;

XIII. Promover, apoyar y participar en las acciones de fomento a la cultura de la movilidad;

XIV. Participar en la formulación de las necesidades de movilidad en los programas metropolitanos;



XV. Coordinarse con las entidades y dependencias de la Administración Pública Federal, el Poder Ejecutivo del Estado y con otros municipios de la entidad federativa, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta ley;

XVI. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios públicos relacionados con la movilidad en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta ley y su reglamento;

XVII. Participar en la expedición de la reglamentación en materia de tránsito y transporte;

XVIII. Desarrollar políticas en materia de tránsito, control y operación vial, para propiciar la movilidad segura y eficiente de personas y mercancías en la red vial municipal;

XIX. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura; y equipamiento para la movilidad en el municipio, que considere lo establecido en la presente Ley;

XX. Las demás establecidas en la presente Ley y su Reglamento, las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones aplicables.

# LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE XXX

## TÍTULO CUARTO DE LA COORDINACIÓN, CONCURRENCIA Y GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD

Capítulo I Coordinación y Concurrencia

Capítulo II Gobernanza de la Movilidad





## ● Capítulo I

### Coordinación y Concurrencia

#### Artículo XX. Coordinación Institucional ●

En los términos de los principios operativos de la presente Ley, se deberán establecer y ejercer vínculos de colaboración estrecha entre las dependencias, entidades, instituciones, organismos, sectores y ciudadanos, con el objetivo de propiciar sinergia y complementariedad de esfuerzos, para articular, focalizar y optimizar las acciones de apoyo en el territorio hacia y desde las diversas escalas del mismo, en materia de movilidad mediante la implementación de instrumentos interinstitucionales tales como: acuerdos, lineamientos de trabajo, así como mecanismos de monitoreo, seguimiento y vinculación.

La coordinación deberá buscar la ejecución y mejora de acciones, entre otras: de infraestructura, equipamiento, servicios urbanos y metropolitanos, establecimiento de usos de suelo y vivienda, espacio público, la prestación del servicio público y privado de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes; la señalización vial y nomenclatura, áreas de tránsito peatonal y vehicular conforme a la jerarquía de movilidad; acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación de la biodiversidad del territorio nacional y para la resiliencia; y demás elementos inherentes o incorporados a la movilidad maximizando los recursos y aumentando la efectividad en la colocación de los bienes sociales, alineando así metas, prioridades y recursos entre los diversos órdenes de gobierno.

#### Artículo XX. Coordinación Entre los Órdenes de Gobierno ●

En materia de movilidad, las autoridades de los diversos órdenes de gobierno cuentan con las facultades para coordinarse en las siguientes modalidades:



### **I. Autoridades estatal y municipales hacia la federación**

La Federación y los Estados podrán convenir la asunción por parte de éstos del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, acciones, obras y servicios para la movilidad, cuando el desarrollo económico y social lo haga necesario, en los términos de la legislación aplicable.

### **II. Autoridades estatales y municipales**

Las autoridades estatales estarán facultadas para celebrar esos convenios con sus Municipios para convenir la asunción por parte de estas del ejercicio de sus funciones en materia de movilidad, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, acciones, obras y servicios en la materia, en los casos que el desarrollo económico y social lo haga necesario, en los términos de la legislación aplicable.

En los casos que a juicio del ayuntamiento respectivo sea necesario, estos podrán celebrar convenios con el Estado para que éste, de manera directa o a través del organismo correspondiente, se haga cargo en forma temporal de alguna o varias de sus funciones en materia de movilidad o bien se presten o ejerzan coordinadamente por el Estado y el propio municipio.

### **III. Autoridades municipales**

Los Municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios, ejecución y operación de acciones, obras y servicios de movilidad o el mejor ejercicio de otras funciones relacionadas con la movilidad que les correspondan.

## ● Capítulo II

### Gobernanza de la Movilidad

#### Artículo XX. Coordinación Institucional ●

La federación, los estados y los Municipios respectivos deberán planear y regular de manera conjunta y coordinada, la movilidad de las zonas metropolitanas y conurbadas. Establecerán los mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación de la movilidad y los organismos adecuados para el diseño, implementación, ejecución y operación de acciones regionales, obras y servicios en la materia.

#### Artículo XX. Gobernanza de la Movilidad en las Instancias de Gobernanza <sup>17</sup> ●

Las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, generarán los mecanismos de participación necesarios para, recoger las aspiraciones y demandas de la sociedad en materia de movilidad, con el objetivo de incorporarlas a los planes y los programas de planeación del territorio en sus distintas escalas, así como para la ejecución de la política de movilidad establecida en la presente Ley y participar en la toma de decisiones en materia de movilidad.

Con el propósito tanto de estimular, así como de fortalecer la gobernanza en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones de movilidad, se asegurará la participación de dependencias, entidades, instituciones, organismos, sectores y ciudadanía interesada en la materia, en los siguientes órganos auxiliares de participación ciudadana y conformación plural:

I. Los consejos estatales de ordenamiento territorial y Desarrollo Urbano;

II. Las comisiones metropolitanas y de conurbaciones;

III. Los consejos municipales de Desarrollo Urbano y vivienda;

IV. Las comisiones edilicias dentro de los respectivos cabildos.

V. [Otros] <sup>18</sup>

**17.** INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:

Adaptar a las circunstancias institucionales de la entidad.

**18.** Por mandato de leyes e instrumentos jurídicos diversos, estas instancias de gobernanza deberían existir en cada entidad federativa, aunque en la práctica aún no existan en algunas entidades.



Corresponde a los poderes ejecutivos de las entidades federativas y los municipios la creación y apoyo en la operación de tales consejos, en sus respectivos ámbitos territoriales, en ellos mismos recaerá la tarea de asegurar dicha participación en materia de movilidad.

En todo momento será responsabilidad de las autoridades en la materia proveer información oportuna y veraz sobre movilidad a los consejos y comisiones para el ejercicio de sus funciones. Las opiniones y recomendaciones de dichas instancias serán públicas y deberán estar disponibles en medios de comunicación electrónica.

## Artículo XX. Participación Ciudadana ●

Toda persona tiene derecho a participar en la toma de decisiones en materia de movilidad. Las autoridades deberán garantizar la participación social efectiva a través de la consulta, la opinión y la deliberación con las personas y sus organizaciones e instituciones, y sin menoscabo de lo señalado en la Ley de Participación Ciudadana del estado de X, para determinar las prioridades y los proyectos relacionados con los elementos de la movilidad, tales como:

- a) El ordenamiento territorial, el ambiente, el tránsito y el transporte;
- b) Seguimiento a la ejecución de obras, la evaluación de los programas y la operación y funcionamiento de infraestructura, de equipamiento, de servicios urbanos y metropolitanos, usos de suelo y vivienda, espacio público, servicios públicos y privados de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes y su equipamiento auxiliar, señalización vial y nomenclatura; áreas de tránsito peatonal y vehicular, acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación de la biodiversidad; espacios y entre otras acciones.

## TÍTULO CUARTO DE LA COORDINACIÓN, CONCURRENCIA Y GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD

### Artículo XX. Del acceso a la información ●

Toda persona tiene derecho a la información en materia de movilidad. Sin menoscabo de lo señalado en la Ley de x del estado de X , el estado conducirá la política de movilidad bajo el principio de datos abiertos, de conformidad con las leyes en transparencia y acceso a la información pública.

### Artículo XX. El Sistema de información territorial y urbano <sup>19</sup>

El sistema de información territorial y urbano (SITU), el cual tendrá por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el Desarrollo Urbano, estará disponible para su consulta en medios electrónicos y se complementará con la información de otros registros e inventarios sobre el territorio en materia de movilidad.

La Secretaría de Movilidad/Dependencia encargada de la movilidad, en coordinación con las autoridades estatales y municipales correspondientes monitorearán y suministrarán información sobre los orígenes, destinos, modos, tiempos, entre otras variables sobre los desplazamientos de la población y sus bienes, tales como la evolución de la participación modal, tasa de motorización, accidentes viales, emisión de GEI y otros contaminantes; entre otras externalidades de la movilidad. La información recabada, deberá ser compatible con el SITU y su actualización deberá seguir los “Lineamientos de Interoperabilidad” de los sistemas de información geográfica proporcionados por la Federación.



## Artículo XX. Observatorios Urbanos Ciudadanos ●

Para los efectos de garantizar el cumplimiento de este capítulo, las personas interesadas, instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y el gobierno, entre otras personas interesadas en la movilidad, podrán ejercer sus derechos de forma individual o integrándose en el “Observatorio Urbano” promovido por la entidad federativa y los municipios, en los términos de la LGAHOTDU.

Como parte del funcionamiento de los observatorios urbanos, con la asociación o participación plural de la sociedad se promoverá el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre la movilidad y los problemas socio-espaciales y los nuevos modelos de políticas urbanas y regionales y de gestión pública en la materia. A su vez, este órgano podrá analizar la evolución de los fenómenos socio-espaciales, en la escala, ámbito, sector o fenómeno que corresponda según sus objetivos, las políticas públicas en la materia, la difusión sistemática y periódica, a través de indicadores y sistemas de información geográfica de sus resultados e impactos. Los Observatorios podrán vigilar, monitorear y evaluar las acciones y políticas en materia de movilidad. En todo momento será responsabilidad de las autoridades competentes asegurar el funcionamiento de los Observatorios y la inclusión de la movilidad en sus procesos.

# LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE XXX

## TÍTULO QUINTO PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD

Capítulo I De las Competencias en Materia de Promoción de la Movilidad

Capítulo II Promoción del Cambio Climático en la Movilidad

Capítulo III De la Secretaría / Dependencia de Movilidad





## ● Capítulo I

# De las Competencias en Materia de Promoción de la Movilidad

### Artículo XX. Instrumentos para la Promoción de la Movilidad

La entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante:

- I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género;
- II. La gestión de instrumentos en la materia, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; tenencia que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados, entre otros, y
- III. La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.

### Artículo XX. Educación y Promoción

La entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, promoverán, a través de acciones de educación y promoción, la difusión y comprensión y seguimiento de la señalización y dispositivos para el control de tránsito utilizadas en la red vial entre todas personas usuaria de la red vial.

### Artículo XX. Promoción de Nuevos Hábitos de Movilidad

Se promoverá la adopción de nuevos hábitos de movilidad en la población, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Orientar y capacitar a la población en materia de movilidad para lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, así como la prevención de accidentes viales.



## Artículo XX. Identidad e Imagen para la Promoción

La entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, promoverán la creación de la identidad e imagen de la política de movilidad para la apropiación social en todos los niveles, considerando la participación ciudadana en la planeación, diseño, implementación, evaluación y mantenimiento de la misma.

## Artículo XX. Medidas de Promoción y Educación

La entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias deberán de tomar todas las medidas pertinentes de educación y promoción que amplíen, refuercen y aseguren la comprensión del problema de movilidad; así como el reconocimiento y respeto de la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley.

## Artículo XX. Acciones con Perspectiva de Género

La entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias favorecerán acciones tendientes a mejorar la movilidad y optimizar tiempos de traslados, a fin de reducir la pobreza de tiempo de las mujeres.

Deberán incorporar la perspectiva de género en el diseño e implementación de proyectos de espacios públicos, equipamiento urbano, así como proyectos de movilidad y conectividad, a fin de que sean seguros, inclusivos y accesibles.

De la misma manera, impulsarán acciones que promuevan la seguridad de las mujeres en el transporte público a fin de contar con un servicio digno, eficiente, seguro, de calidad y libre de acoso sexual para la movilidad de las mujeres, adolescentes y niñas y promoverán mecanismos de prevención y atención para los casos de violencia en contra de las mujeres y niñas en las vías de movilidad nacional.

## TÍTULO QUINTO PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD

### Artículo XX. Educación No Formal

La entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, fomentarán la educación no formal relacionada con la promoción, buscando que, además de sembrar conocimientos, se desarrollen actitudes, aptitudes, responsabilidades, participación y toma de decisiones en materia de movilidad. La finalidad es que el individuo o las instituciones tengan todas las herramientas necesarias para la adopción, adaptación y autonomía respecto al uso de modos de transporte sostenibles, resilientes, seguros e inclusivos.

### Artículo XX. Información y Comunicación

La entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, promoverán, a través de la difusión de información, el cambio de percepciones sobre la materia, buscando desarrollar y/o crear conciencia estableciendo posiciones de apoyo y defensa a través de la participación ciudadana, por medio de la información, la persuasión y la comunicación. El desarrollo de estos componentes de cognición, apoyo y defensa permitirá mostrar los beneficios de la movilidad segura y eficiente, al igual que retroalimentar a los gobiernos y tomadores de decisiones sobre las políticas públicas y la sociedad, así como sus facilidades, necesidades y aspiraciones relacionadas con la movilidad como parte de la calidad de vida de los habitantes.



---

## ● Capítulo II

# Promoción de Nuevos Hábitos en la Movilidad

### Artículo XX. Promoción y Priorización de Nuevos Hábitos

Se deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sostenible y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del vehículo particular auto motor, promover el uso intensivo del transporte público y de la bicicleta y el reconocimiento y respeto a la jerarquía de la movilidad.

### Artículo XX. El Uso de la Calle como Espacio Público

Las dependencias correspondientes realizarán aperturas provisionales de las calles principales para posicionar el uso de la calle como espacio público compartido, tales como ciclovías recreativas, zonas peatonales, jornadas sin coche, gestión de velocidades en entornos escolares, entre otras actividades.

### Artículo XX. Cambio Cultural en Materia de Movilidad

La entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, impulsarán un cambio cultural en materia de movilidad en, al menos tres niveles:

## TÍTULO QUINTO PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD

**Infraestructural:** Utilización de aspectos materiales, tecnológicos y económicos de calidad para el diseño, gestión, construcción y mantenimiento de las facilidades para la movilidad. Se considera lo que se tiene, lo que se necesita y lo que se debe mantener en el territorio.

**Estructural:** Comprensión de aspectos organizacionales y reglamentarios, para la reorganización social-urbana. Es decir la adaptación de reglamentos, leyes y emisión de información necesaria para la puesta en marcha de la política. Esta reorganización, muchas veces, corresponde a los cambios realizados a nivel infraestructural.

**Superestructural.** Comprensión de las creencias, los valores, los ideales y la cultura, para impulsar el replanteamiento de valores y creencias a favor de la movilidad eficiente y segura. Se busca que el individuo conozca su cultura, sus problemas y soluciones, logre un cambio de percepción y actitud hacia la movilidad y reconozca en las ofertas seguras y sostenibles una opción viable al problema de desplazamientos de personas y mercancías.

Ningún nivel tiene prioridad sobre los otros; los tres deben trabajarse en conjunto para conseguir un funcionamiento social positivo y, por ende, el funcionamiento correcto de la política de movilidad.

### Artículo XX. Capacitación del Personal

La entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, se asegurarán que el personal de sus dependencias reciba capacitación técnica y política sobre el diseño de políticas a favor de la movilidad sostenible.

### Artículo XX. Prevención de Accidentes

Las autoridades competentes llevarán a cabo acciones para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad, mediante el desincentivo del uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, entre otras causas prevenibles.



## Artículo XX. Convenios de Colaboración

Las autoridades competentes promoverán la celebración de convenios de colaboración con las autoridades federales, locales, universidades, institutos de investigación, así como con organismos de la sociedad civil interesados en lograr las metas y objetivos de la política de Movilidad, buscando la actuación colectiva para lograr resultados, beneficios conjuntos y objetivos comunes, así como la colaboración de todos los actores involucrados en la toma de decisiones, promoción y educación. Para la ejecución de lo descrito en este artículo, se podrán:

Se coordinarán y ejecutarán políticas, programas y acciones de promoción de una sana convivencia en las calles con el objetivo de:

a) asegurar el respeto de personas que caminan, personas con discapacidad y utilizan modos de transporte activo y su preferencia;

b) Prevenir conflictos de tránsito; desestimular el uso del automóvil particular; y,

c) promover el uso intensivo del transporte público y activo buscando la participación en la promoción de la cultura de la movilidad más allá de las agendas personales, privadas y gubernamentales.

## Artículo XX. Caso Fortuito y Fuerza Mayor

En caso de emergencias o contingencias por caso fortuito o fuerza mayor, la autoridad correspondiente en coordinación con las autoridades correspondientes, establecerán las medidas de movilidad necesarias para enfrentar dichas situaciones, priorizando soluciones de movilidad activa y transporte público. Asimismo, se implementarán acciones de movilidad como una herramienta para atender las necesidades de las personas durante situaciones de emergencia o contingencia.

# ● Capítulo III

## De las Estrategias de Promoción de la Movilidad

### Artículo XX. Comunicación Digital

La autoridad correspondiente brindará información útil sobre las acciones en materia de movilidad que realice a través de redes sociales, medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía.

### Artículo XX. Comunicación en Medios Tradicionales

En coordinación con las dependencias correspondientes, se desarrollará e impulsará campañas de difusión, que transmitan la importancia de adoptar nuevos hábitos de Movilidad en los medios de comunicación oficial o social encaminadas a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población. Más allá de la publicidad, se buscará la estimulación de la demanda de modos de transporte sostenibles, seguros y eficientes.

Dichas campañas de sensibilización y concienciación deberán tener un enfoque urbano-ambiental que contribuyan a la construcción de actitudes, valores y prácticas sostenibles. Las campañas deben presentar el problema urbano existente y las posibles soluciones en todos los niveles: individual, colectivo y gubernamental, rompiendo así con los estereotipos ligados a los modos de transporte.

### Artículo XX. Seguridad y Eficiencia en los Desplazamientos

La autoridad correspondiente implementará programas de promoción de hábitos de movilidad que contribuyan a aumentar la seguridad y la eficiencia de los desplazamientos de personas y mercancías, en especial los de las mujeres, niños, niñas, adultos mayores y personas con discapacidad.



## Artículo XX. Mujeres y Niñas en el Espacio Público

La autoridad correspondiente asegurará y promoverá el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

## Artículo XX. Mejoramiento de Infraestructura

La autoridad correspondiente establecerá acciones para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad.

## Artículo XX. Eficiencia del Transporte Público

La autoridad correspondiente en coordinación con el resto de la Administración Pública Estatal impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte bajo criterios de diseño universal.

## Artículo XX. Innovación Tecnológica

La autoridad correspondiente promoverá la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia

## Artículo XX. La Movilidad en los Planes de Estudio

La autoridad correspondiente promoverá ante las autoridades de Educación Pública y Privada en el Estado de xxxx <sup>20</sup>, la incorporación a los planes de estudio de cursos, talleres o materias sobre movilidad, a niveles de preescolar, primaria, secundaria, nivel medio superior y superior.

20. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:  
Adecuar según corresponda.

## TÍTULO QUINTO PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD

### **Artículo XX. Programas de Movilidad Escolar y Empresarial**

La autoridad correspondiente fomentará programas de movilidad escolar y empresarial que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre estudiantes, profesores y el personal de escuelas y empresas, que impacte directamente en la política de movilidad; así como en la calidad de vida de las personas estudiantes y la productividad de empleados.

La autoridad correspondiente proporcionará estímulos y reconocimientos a las escuelas y empresas que participen en las iniciativas de movilidad escolar y empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre alumnos, profesores y empleados, orientados a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

### **Artículo XX. Políticas de Integración de Transporte de Carga y Empresarial**

La autoridad correspondiente promoverá políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo con su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

### **Artículo XX. Programas de Ordenamiento Vial**

La autoridad correspondiente establecerá programas de ordenamiento vial en intersecciones, entornos escolares, así como de hospitales, mercados y edificios públicos de alta afluencia peatonal, con el fin de evitar congestionamientos y hechos de tránsito. Estos programas deberán involucrar de forma activa a la comunidad.

### **Artículo XX. Biciestacionamientos**

La autoridad correspondiente fomentará la colocación de biciestacionamientos en lugares u oficinas públicas, siguiendo altos criterios técnicos.



## Artículo XX. La Cultura de la Movilidad

La autoridad correspondiente fomentará la cultura de la movilidad entre los habitantes de XXX 21, la entidad federativa, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, podrán:

- Promover estrategias integradas de información para sensibilizar a las personas sobre los efectos negativos del tráfico motorizado particular
- Comunicar los efectos positivos de realizar desplazamientos a pie, en bicicleta, y en transporte público, incluidos los efectos para el medio ambiente y la salud.
- Urbanismo táctico.
- Desarrollar programas de pacificación vial, protección a usuarios vulnerables y de creación de infraestructura segura.
- Implementar sistemas de detección automática de infracciones incluyendo radares de velocidad y fotomultas.
- Aumentar la paz mental al transportarse o la disminución del estrés por medio de vehículos cómodos y seguros.  
Impulsar campañas de promoción sobre medios de transporte sostenibles como el transporte público, modos de transporte activo, vehículos de bajas emisiones, uso compartido de vehículos, etc.
- Impulsar iniciativas civiles e incorporar a los ciudadanos en las conversaciones sobre asuntos de movilidad y procesos de planificación.

- Desarrollar plataformas de aprendizaje electrónico para el público en general, escuelas o para empresas con el fin de informar sobre las posibilidades de utilizar vehículos limpios, el transporte público, etc. o cómo poner en marcha prácticas de gestión de la movilidad.
- Promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos históricamente vulnerados y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad.
- Promover la realización de cursos de conducción ecológica para enseñar a los conductores a utilizar los vehículos motorizados de manera energéticamente eficiente.
- Promover la elaboración de cortos televisivos o de radio y artículos periodísticos para promocionar la movilidad y sus beneficios.
- Llevar a cabo acciones para aumentar la percepción positiva sobre el transporte público.

21. INSTRUCCIÓN LEGISLATIVA:  
Adecuar según corresponda.

# LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE XXX

## TÍTULO SEXTO DE DISPOSICIONES ARTICULADORAS

ANEXO I

TÍTULO SEXTO DISPOSICIONES ARTICULADORAS DE LA MOVILIDAD

ANEXO II

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

ANEXO III

PROYECTO DE DECRETO (INICIATIVA)





Se incluye un anexo de disposiciones sustantivas, fundamentales.

### ● ANEXO I

## TÍTULO SEXTO DE DISPOSICIONES ARTICULADORAS:

[https://drive.google.com/open?id=1lXea6J-rQ5L\\_Z4PIQXg54E9HI4Crcps6-njSYyKZ7rE](https://drive.google.com/open?id=1lXea6J-rQ5L_Z4PIQXg54E9HI4Crcps6-njSYyKZ7rE)

El Título Sexto del Marco Normativo Modelo se genera en forma de anexo y no integrado al cuerpo del marco debido a que incluye las disposiciones que cada entidad federativa habrá de diseñar y adaptar a las circunstancias locales. Las disposiciones articuladoras son reglas sustantivas de la movilidad, y de la relación de la movilidad con los diversos temas vinculados. Se divide en los cuatro elementos temáticos que se identificaron en el análisis jurídico de la movilidad.

**En resumen, en cada elemento se integran los principios de esta Ley, de la siguiente manera:**

#### **Ordenamiento territorial**

El ordenamiento territorial ha de ser planeado considerando a la movilidad en el mismo. Se deberán desarrollar instrumentos y mecanismos específicos en la materia para integrar a la movilidad en el desarrollo territorial

#### **Ambiente**

La movilidad debe ser conducida con sostenibilidad, sin dañar al ambiente y contribuyendo a la reducción de gases de efecto invernadero en cada entidad.

#### **Tránsito**

El tránsito deberá privilegiar a las personas más vulnerables de la vía tal como se establece en la jerarquía de la movilidad de este marco normativo. El diseño deberá buscar un tránsito pacificado y la seguridad de todas las personas.

#### **Transporte**

Corresponde a las entidades federativas suplir los vacíos constitucionales y generales en materia de transporte. Se deberá establecer las diversas modalidades de transporte público y privado, desde una perspectiva de género, seguridad, sostenibilidad y accesibilidad universal.



## ● ANEXO II

# ARTÍCULOS TRANSITORIOS

La autoridad correspondiente asegurará y promoverá el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial de la entidad federativa.

**SEGUNDO.** Vinculación con instrumentos financieros/Instrumentos económicos: fiscales y financieros. Presupuesto.

**TERCERO.** Incluir un transitorio exhortando al Ejecutivo local a expedir reglamento conforme al presente decreto en no más de un año desde su entrada en vigor.

# ● ANEXO III PROYECTO DE DECRETO (INICIATIVA)

## INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE XXX

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS SEGOB SEDATU

#### I. Antecedentes

##### BASE DE DIAGNÓSTICO NORMATIVO

Como parte del Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad, se realizó un diagnóstico normativo en materia de movilidad a nivel nacional e internacional. La primera fase consistió en diagnosticar el estado actual del marco normativo de la movilidad en México, las oportunidades y aciertos replicables, así como los vacíos legales. El problema que se busca resolver surge de la movilidad como concepto en construcción materia de regulación emergente, se regula dentro de un entramado jurídico disperso, lo cual hace compleja su identificación, comprensión y articulación. El Diagnóstico tuvo el objetivo de analizar la normativa nacional e internacional vigente en México que se relacionan con la movilidad y que ordene de alguna forma sobre la concurrencia y coordinación de los diversos órdenes de gobierno. Dada la complejidad jurídica, existió el reto de desentramar las disposiciones jurídicas dispersas de la movilidad y sistematizarlas. A ello se agrega que en los casos de la legislación local en la materia existen disposiciones y entidades diversas, con una variedad de especificidades.

Algunas conclusiones relevantes, entre muchas otras que podrán encontrarse en el Diagnóstico (<https://www.gob.mx/sedatu/documentos/diagnostico-normativo-en-materia-de-movilidad>)



- Falta de reconocimiento expreso en la CPEUM del derecho a la movilidad. No obstante, es un derecho en construcción con un núcleo cuya falta de reconocimiento no implica su inexistencia.
- La movilidad no solo es urbana, sino rural y urbana-rural: territorial.
- El transporte es solamente un elemento de la movilidad, entre otros.
- Normatividad relacionada con algunos temas novedosos como los nuevos modos de movilidad, o los servicios de transporte mediante plataformas tecnológicas, no tienen una legislación específica, que podría seguirse construyendo, mientras tanto, debería aplicarle las mismas normas y principios generales de la movilidad. Ya existen precedentes de la Suprema SCJN, así como otros internacionales que aunque no obligatorios, fungen como referencia ante los vacíos persistentes.
- La LGAHOTDU que contiene un capítulo dedicado a la movilidad, en donde se sientan las bases para la distribución competencial, y otras de gran relevancia como las ambientales y otras que aunque

desarticuladas, contienen disposiciones sobre movilidad en su relación con salud, accesibilidad, personas con discapacidad, espacio público o vivienda.

- Arango constitucional, se reconocen atribuciones relacionadas con la movilidad como tránsito y transporte. Se advierten sin embargo algunos vacíos relacionados, como la ausencia de determinación del transporte como servicio público. Recordamos el artículo 124 y el 115 que menciona que las entidades podrán determinar servicios públicos.

- Existen también tratados internacionales que están al día en las mejores prácticas para una movilidad sostenible y la movilidad de las personas con discapacidad, por mencionar algunas

- Ante los vacíos relacionados, de acuerdo con el artículo 124 de la CPEUM aquellas facultades no reservadas para la Federación serán de las entidades federativas. Por lo tanto, en caso de que no exista una atribución expresa en materia de movilidad -y en el caso particular del transporte- ni para los municipios ni para la Federación, ésta será de la entidad federativa.

## TÍTULO SEXTO DE DISPOSICIONES ARTICULADORAS

Además del componente de análisis jurídico, el Diagnóstico, contó con la participación de más de 650 personas interesadas en la movilidad, fundamental para brindar al Proceso la capacidad de partir de la realidad del fenómeno de la movilidad y compararlo con la congruencia de su reflejo en el marco normativo. El reto de conciliar entre sectores diversos para lograr integrar las diversas opciones de solución a los problemas normativos y de política de movilidad mediante mesas de trabajo y sesiones con expertas, fueron integradas al diagnóstico normativo. Entre las personas participantes se encontraban representantes de los poderes ejecutivo y legislativo de todos los órdenes de gobierno, instituciones internacionales, organizaciones de la sociedad civil, academia, iniciativa privada, personas trabajadoras y sus grupos sindicales, entre otras personas interesadas en la movilidad de las 32 entidades federativas de México.

Tras sistematizarse, las propuestas de las personas participantes de 8 mesas de trabajo fueron sistematizadas e integradas al diagnóstico normativo en materia de movilidad. Posteriormente, se realizaron 2 iteraciones de análisis y propuesta por parte de personas expertas en movilidad, para finalmente construir en conjunto el marco normativo modelo. Las experiencias de creación normativa entre sectores diversos tuvieron como resultado aprendizajes y herramientas para construir el marco normativo en materia de movilidad, logrando conciliar opiniones diversas en pro de la movilidad en México. Un reto importante fue trabajar de forma concurrente con los 3 órdenes de gobierno sin interferir en sus competencias respectivas. Esto se logró gracias a la voluntad de colaboración de éstos, con base en la facultad de asesoría de la LGAHOTDU con la que cuenta la Federación.

El marco normativo es una herramienta de armonización jurídica en el orden jurídico nacional e internacional que la Federación, en respeto a las competencias de cada orden de gobierno, pone a disposición de las 32 entidades federativas. Representa recomendaciones y asesoría sobre principios existentes en la materia y propuestas de solución de los vacíos legales en materia de movilidad que sirvan de orientación a aquellos congresos locales que así lo requieran. Destaca la capacidad de ser adaptado a las diversas circunstancias y decisiones de cada entidad federativa.

### II. Contenido de la iniciativa

-DESCRIPCIÓN TEMÁTICA POR TÍTULO Y CAPÍTULO-

#### Técnica Legislativa.

Esta Ley, por abarcar un tema transversal y multidisciplinario, se propone ser abordada a través un diseño matricial de manera lineal, separando cada elemento de la movilidad - ordenamiento, medio ambiente, tránsito y transporte - por elemento estructural legislativo - Principios Generales, Política de la Movilidad, Autoridades Competentes, Coordinación, Concurrencia y Gobernanza de la Movilidad, Promoción de la Movilidad y disposiciones articuladoras - .



MOVILIDAD	Ordenamiento territorial	Ambiente	Tránsito	Transporte
Principios Generales	→	→	→	→
Política de la Movilidad	→	→	→	→
Autoridades Competentes	→	→	→	→
Coordinación, Concurrencia y Gobernanza de la Movilidad	→	→	→	→
Promoción de la Movilidad	→	→	→	→

### ANEXO DE DISPOSICIONES ARTICULADORAS

Por lo antes expuesto y fundado, me/nos permito/imos someter a la consideración de esa Soberanía el siguiente:

# DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE XXX

## Artículo Único.

Se expide la Ley de Movilidad del Estado de XXX, para quedar como sigue:

