

## LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE DURANGO

ÚLTIMA REFORMA PUBLICADA EN EL PERIÓDICO OFICIAL: 23 DE OCTUBRE DE 2025.

Ley publicada en el Número 60 del Periódico Oficial del Estado de Durango, el jueves 27 de julio de 2023.

EL CIUDADANO DOCTOR ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL, GOBERNADOR DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE DURANGO, A SUS HABITANTES, S A B E D:

QUE LA H. LEGISLATURA DEL MISMO SE HA SERVIDO DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

En diversas fechas fueron presentadas a esta Legislatura del Estado, Iniciativas de Decreto, la primera presentada por los CC. Diputados Joel Corral Alcantar, Silvia Patricia Jiménez Delgado, Gerardo Galaviz Martínez, Alejandro Mojica Narvaez, Verónica Pérez Herrera y Fernando Rocha Amaro integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXIX Legislatura, por la que se expide la LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE DURANGO; y la segunda presentada por los CC. Diputados y Diputadas Sandra Lilia Amaya Rosales, Marisol Carrillo Quiroga, Bernabé Aguilar Carrillo, Alejandra del Valle Ramírez, Ofelia Rentería Delgadillo, Eduardo García Reyes Y Christian Alan Jean Esparza integrantes del Partido Movimiento Regeneración Nacional (MORENA), integrantes de la LXIX Legislatura, por la que expide la LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE DURANGO; y la tercera presentadas por el Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXIX Legislatura, por la cual pretenden ADICIÓN A LA LEY DE TRANSPORTES DEL ESTADO y la cuarta por la misma Representación Parlamentaria, mediante la cual se aborda tema susceptible en MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE; mismas que fueron turnadas a la Comisión de Tránsito y Transportes, integrada por los CC. Diputados Ricardo Fidel Pacheco Rodríguez, J. Carmen Fernández Padilla, Silvia Patricia Jiménez Delgado, Sandra Lilia Amaya Rosales, Ofelia Rentería Delgadillo y Susy Carolina Torrecillas Salazar; Presidente, Secretario y Vocales respectivamente, los cuales emitieron su dictamen favorable con base en los siguientes:

### ANTECEDENTES

Ante la consideración de hacer uso de las facultades constitucionales

[...]

OCTAVO.- Con base a lo anteriormente expuesto y considerado, la Comisión que dictaminó, estimó que las iniciativas, son procedentes.

Con base en los anteriores considerandos, esta H. LXIX Legislatura del Estado, expide el siguiente:

DECRETO No. 403

LA SEXAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE DURANGO, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIERE EL ARTÍCULO 82 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA LOCAL, A NOMBRE DEL PUEBLO, DECRETA:

ÚNICO: Se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Durango, para quedar de la siguiente manera:

## LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE DURANGO

### TÍTULO PRIMERO

#### DISPOSICIONES GENERALES

#### CAPÍTULO I

#### OBJETO DE LA LEY

ARTÍCULO 1. Esta ley es de orden público, de interés social y de observancia general en el Estado de Durango, y tiene por objeto la promoción, protección y garantía del derecho humano a la movilidad, así como establecer las bases y principios para ejercerlo en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, calidad, diseño universal, eficiencia, inclusión e igualdad y sostenibilidad.

ARTÍCULO 2. En la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, las autoridades estatales y municipales se apegarán a los siguientes principios:

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

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

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

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

V. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

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

VII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;

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

IX. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

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

XI. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias

y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad.

ARTÍCULO 3. En los términos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, esta Ley tiene por objetivos:

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

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

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

IV. Definir mecanismos de coordinación interinstitucional entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad, en materia de movilidad y seguridad vial;

V. Establecer una coordinación interinstitucional a fin de promover, difundir y fomentar la educación y la cultura vial;

VI. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

VII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social;

VIII. Promover la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

IX. Incentivar las buenas prácticas y mejoras en los sistemas de movilidad y seguridad vial; y

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

ARTÍCULO 4. Esta Ley se interpretará de conformidad a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento a las personas la protección más amplia, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Durango, la Ley Estatal de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Durango, así como la Ley para el Desarrollo e Inclusión de las Personas con Discapacidad en el Estado de Durango.

ARTÍCULO 5. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

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

II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

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

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

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

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

VII. Banqueta: Área pavimentada entre las edificaciones y las calles o avenidas, destinadas a la circulación de personas peatonas, con o sin desnivel respecto al de la vialidad de tránsito vehicular;

VIII. Calle: Vía pública ubicada en un centro de población destinada al tránsito de usuarios de movilidad no motorizada y vehículos motorizados;

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

X. Ciclovía: Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor;

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

XII. Conurbación: Continuidad física y demográfica que forman dos o más Centros de Población;

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

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

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

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

XVII. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XVIII. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

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

XX. Externalidad: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

XXI. Estrategia Estatal: Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XXII. Estrategia Nacional: Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

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

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

XXV. Impacto de movilidad: Influencia o alteraciones resultado de la evaluación sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

XXVI. Infraestructura vial: Conjunto de elementos físicos interrelacionados entre sí, existentes en las vías públicas que tienen una finalidad de beneficio general, al permitir su mejor funcionamiento e imagen urbana;

XXVII. Micromovilidad; Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías a través de vehículos de baja potencia, tamaño y peso;

XXVIII. Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

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

XXX. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

XXXI. Observatorio: Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXII. Personas con discapacidad: Ser humano que presenta de manera temporal o permanente una disminución en sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales que le limitan realizar una actividad considerada como normal;

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

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

XXXV. Persona usuaria: La que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

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

XXXVII. Programa Estatal: Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXVIII. Proximidad: Circunstancia espacial y/o temporal que permite a las personas desplazarse con facilidad a sus destinos;

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

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

XXI. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

XXII. Servicio de transporte: el que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y bienes;

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

XXIV. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

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

XXVI. Sistema Estatal de Información: Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano;

XXVII. Sistema Estatal: Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XXVIII. Sistema Nacional: Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

XXIX. Subsistema Estatal de Información: Subsistema Estatal de Información de Movilidad y Seguridad Vial;

L. Tránsito: Circulación de personas a pie y en vehículos por cualquier vía pública;

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

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

LIII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de persona pasajera o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna,

eléctrica o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad superior a los 25 km/h;

LIV. Vehículo no motorizado: Aquellos que utilizan tracción humana para su desplazamiento, incluyen bicicletas, triciclos, vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a 25 km/h, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LV. Vía pública: Espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

LVI. Vialidad: Conjunto integrado de vías públicas que conforma la traza urbana;

LVII. Víctima de siniestro de tránsito: Personas físicas que hayan sufrido algún daño físico, mental o emocional, como consecuencia de un siniestro de tránsito; y

LVIII. 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.

## CAPÍTULO II

### DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 6. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias, promoverán campañas informativas, de concientización y acciones educativas, a fin de fomentar una cultura de movilidad, atendiendo a la jerarquía establecida en la presente Ley, que contribuya a crear nuevos hábitos, conductas y patrones de desplazamiento seguro, que propicien la prevención de siniestros de tránsito, así como el impulso a formas de movilidad sustentable, no motorizadas, procurando la paz vial y el derecho a la ciudad.

ARTÍCULO 7. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, promoverán la difusión y transmisión de información a la sociedad, de forma accesible, procurando un lenguaje incluyente, sencillo y claro, con el objeto de generar conciencia sobre el uso adecuado de la vía, así como la prevención de siniestros, a través de la instrumentación de las políticas y programas con enfoque de transversalidad.

ARTÍCULO 8. Las autoridades estatales en coordinación con las municipales, deberán realizar programas y campañas, a través del Sistema Estatal para fomentar una nueva cultura de movilidad segura, activa y corresponsable, a fin de

promover la seguridad vial y la prevención de siniestros de tránsito, el uso de dispositivos seguros como el casco, sistemas de retención infantil y el cinturón de seguridad; así como para evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefacientes y hablar por celular mientras se conduce.

Además, promoverán la formación de una conciencia social sobre el uso del espacio público, de los problemas peatonales y viales y la realización de actividades colectivas para la solución de los mismos.

ARTÍCULO 9. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, fomentarán programas de movilidad socialmente responsable, en los centros públicos y privados de trabajo, instituciones educativas, espacios vecinales y centros comerciales, para promover entre personas usuarias de las vías, un uso menor del automóvil, con el fin de disminuir la congestión, la contaminación del aire, emisiones de gases de efecto invernadero, la eficiencia de rendimiento, la seguridad vial, así como a mejorar el entorno y la calidad de vida de las personas usuarias de la vía.

ARTÍCULO 10. Las políticas, programas, campañas y acciones educativas en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;

II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;

III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley; y

IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades, a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías, así como a las personas con discapacidad y con movilidad limitada.

### CAPÍTULO III

#### DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y SUS CONDICIONES

ARTÍCULO 11. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de

los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;

II. La accesibilidad de todas las personas a las calles y a los sistemas de transporte;

III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;

IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones; y

VII. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.

ARTÍCULO 12. Las autoridades competentes deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad.

ARTÍCULO 13. Las autoridades estatales y municipales aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad, la salud de las personas y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, específicamente la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, los choques y atropellamientos viales, los autos no seguros en circulación y los efectos en la salud por la falta de actividad física.

ARTÍCULO 14. A fin de prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos, las autoridades en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices en todas las normas, políticas y acciones que adopten:

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

en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

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

III. Vehículos seguros: Los vehículos deben contar con dispositivos de seguridad vial, que prevengan colisiones y protejan a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas y demás usuarios, en caso de ocurrir una colisión;

IV. Personas usuarias seguras: Las personas usuarias, en especial los conductores de vehículos están obligados a cumplir con las normas viales y tomar medidas para mejorar la seguridad vial;

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

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

## CAPÍTULO IV

### DE LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 15. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad, deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, estableciendo preferencia, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías; y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

ARTÍCULO 16. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

## CAPÍTULO V

### DEL ENFOQUE SISTÉMICO

ARTÍCULO 17. Las medidas que deriven de la presente Ley, tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, uso o disfrute en las vías públicas, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y elimine la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros.

ARTÍCULO 18. Los sistemas de movilidad seguros, observarán los siguientes criterios:

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

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

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

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

V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos

Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas con base en evidencia y conocimiento local e internacional, para lo cual se debe establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad;

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

IX. El diseño vial y los servicios de transporte deben ser modificados o adaptados, sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad y accesibilidad de las personas usuarias.

## CAPÍTULO VI

### ENFOQUE DEL SISTEMA DE MOVILIDAD INTEGRADA

ARTÍCULO 19. El Sistema Estatal, estructurará los esfuerzos de manera conjunta con dependencias y entidades de la administración pública, de los sectores social, privado y de la ciudadanía interesada, para impulsar que la implementación de la política de Movilidad y Seguridad Vial se aborde con la perspectiva de Sistema de Movilidad Integrado.

ARTÍCULO 20. El Enfoque del Sistema de Movilidad Integrado, en materia de movilidad y seguridad vial, contemplará de manera enunciativa, más no limitativa las siguientes medidas:

I. Promover la implementación de estrategias de movilidad urbana, interurbana y rural sostenible de mediano y largo plazo, que contemplen la articulación física, operacional, informativa, de imagen y sistemas de pago que integren elementos y servicios concesionados, como los proporcionados por el Estado;

II. Promover de manera coordinada ante las instancias competentes, el desarrollo de estrategias interinstitucionales, así como los programas sectoriales, institucionales y/o especiales, que contengan acciones de movilidad de las personas y bienes, considerando de manera integral, los componentes de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, elementos de infraestructura y equipamiento; sí como medidas de prevención y control vial para garantizar la movilidad de las personas en condiciones de igualdad y seguridad;

III. Impulsar de manera integral, la generación de información, servicios de transporte y vialidad, infraestructura y equipamiento que promuevan el uso de la

movilidad no motorizada, no contaminante y de alta eficiencia energética, así como el reemplazo de unidades de transporte público, con el fin de proveer un servicio eficiente y de calidad, para prevenir y controlar la contaminación atmosférica;

IV. Implementar mecanismos, para fomentar la gestión de la demanda de movilidad, con el fin de que las personas trabajadoras optimicen los tiempos en los desplazamientos;

V. Promover que los prestadores de servicios de economía compartida, en materia de transportes, que operen o no, a través de plataformas tecnológicas, protejan la seguridad de las personas usuarias, sean respetuosos del medio ambiente, y que operen atendiendo a la justa competencia; y

VI. Gestionar subsidios, créditos, facilidades administrativas y modelos colaborativos de financiamiento, para la obtención e implementación de aditamentos, el uso de tecnologías de la información y comunicación, así como apoyos técnicos para que las personas prestadoras de servicios de transporte local en sus diferentes modalidades, realicen las adecuaciones, a fin de que brinden un servicio sustentable, accesible y de calidad.

## TÍTULO SEGUNDO

### DE LA CONCURRENCIA, COORDINACIÓN Y CONCERTACIÓN ENTRE ÓRDENES DE GOBIERNO

#### CAPÍTULO I

##### DE LA CONCURRENCIA

ARTÍCULO 21. Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial, serán ejercidas de manera concurrente por las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia. Para tal efecto, el Estado y los municipios podrán celebrar convenios de colaboración.

ARTÍCULO 22. El Estado y los municipios podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de convenios con la Federación, estados o municipios de otras entidades federativas, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

ARTÍCULO 23. Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los municipios podrán suscribir, además, convenios de concertación con organizaciones de la sociedad civil, del sector privado, universidades e institutos de investigación científica y/o tecnológica.

## CAPÍTULO II

### DE LAS AUTORIDADES Y SUS ATRIBUCIONES

ARTÍCULO 24. Son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial:

- I. La persona Titular del Poder Ejecutivo;
- II. La Subsecretaría de Movilidad y Transportes;
- III. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas;
- IV. La Secretaría de Recursos Naturales y Medio Ambiente;
- V. La Secretaría de Seguridad Pública;
- VI. La Secretaría de Salud;
- VII. La Secretaría de Finanzas y de Administración; y
- VIII. Los 39 Ayuntamientos.

ARTÍCULO 25. Corresponde a la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley;
- II. Formular y conducir la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial en concordancia con lo previsto en esta Ley, el Plan Estatal de Desarrollo y de conformidad con las políticas de planeación, desarrollo urbano y ordenamiento territorial vigentes en el ámbito estatal;
- III. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, los municipios y otras entidades federativas, para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el Estado;
- IV. Celebrar los instrumentos jurídicos, así como coordinar y promover las acciones necesarias con los sectores público, privado y social, así como con instituciones académicas y grupos empresariales, que contribuyan a los objetivos de la presente Ley;
- V. Expedir el Programa Estatal;

VI. Expedir, por conducto de la Subsecretaría de Movilidad y Transportes, las normas técnicas y demás disposiciones administrativas de carácter general en la materia;

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

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

IX. Designar a la persona que representará al Estado, en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

X. Fomentar la participación del sector social en la materia; y

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

ARTÍCULO 26. Corresponde a la Subsecretaría de Movilidad y Transportes en el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Vigilar, en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de esta Ley y los demás ordenamientos que de ella se deriven, así como sancionar su incumplimiento;

II. Elaborar el Programa Estatal;

III. Proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, disposiciones administrativas de carácter general en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Formular y proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las políticas en materia de movilidad y seguridad vial, así como implementar, vigilar y evaluar su aplicación;

V. Brindar asesoría y opinión, respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programa Estatal, cuando así lo solicite el Ayuntamiento de un Municipio;

VI. Promover acciones y estrategias intersectoriales e interinstitucionales, con el objeto de elaborar programas y proyectos integrales en materia de movilidad y seguridad vial;

VII. Fomentar programas específicos, subprogramas o modalidades de programas que promuevan la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada;

VIII. Celebrar convenios de coordinación y colaboración y demás instrumentos jurídicos con dependencias y entidades federales, estatales y municipales, así como con instituciones del sector público, privado y social, para el cumplimiento de esta Ley;

IX. Promover la realización de los estudios y diagnósticos que se requieran para identificar las problemáticas sociales, necesidades y potencialidades en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado, y aquellos que sean útiles para el diseño del Programa Estatal, y demás instrumentos programáticos;

X. Colaborar con las autoridades municipales, con el fin de establecer alternativas que mejoren la gestión de la demanda de las vías públicas y permitan agilizar el tránsito sobre las mismas, así como disminuir los índices de contaminación ambiental;

XI. Fomentar que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad peatonal, para las personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondiente que para tal efecto se realicen;

XII. Promover y proteger la libre concurrencia y competencia económica del mercado relacionado con la prestación de servicios de transporte, de conformidad con la ley aplicable;

XIII. Realizar actos de inspección, verificación y vigilancia en el ámbito de su competencia en materia de movilidad y seguridad vial;

XIV. Promover el uso de instrumentos tecnológicos que sean necesarios para verificación del cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, así como la identificación de conductas contrarias a los mismos;

XV. Instrumentar en coordinación con otras autoridades competentes, programas y campañas informativas, de concientización y educación, que promuevan el respeto del derecho a la movilidad de las personas;

XVI. Incentivar la formación de especialistas, así como la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad y seguridad vial;

XVII. Ejecutar los acuerdos del Ejecutivo del Estado en todo lo que se refiere a la materia objeto de esta Ley y sus reglamentos;

XVIII. Promover la creación y en su caso el adecuado funcionamiento del Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, como espacio de deliberación entre el gobierno, los sectores social, privado y académico, para proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial;

XIX. Emitir auditorías de movilidad y seguridad vial y dictámenes de factibilidad a que se refiere la presente Ley;

XX. Brindar asesoría técnica a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de movilidad y seguridad vial;

XXI. Establecer las disposiciones normativas para regular la seguridad vehicular en el Estado y los municipios; y

XXII. Las demás que les otorguen la presente Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones administrativas aplicables.

ARTÍCULO 27. Corresponde a la Secretaría de Seguridad Pública en el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas y municipios, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;

II. Colaborar, en el marco de sus atribuciones, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, para diseñar e implementar programas para garantizar la seguridad e integridad física de las personas usuarias de las vías;

III. Promover estrategias para la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad; y

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

ARTÍCULO 28. Corresponde a la Secretaría de Salud el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Proporcionar a las autoridades estatales y municipales que correspondan, los datos que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley;

II. Promover la implementación de las guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;

III. Implementar programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;

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

V. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; y

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

ARTÍCULO 29. Corresponde a la Secretaría de Recursos Naturales y Medio Ambiente el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Subsecretaría de Movilidad y Transportes, en el ámbito de sus respectivas competencias, el uso de vehículos no motorizados y de bajas emisiones contaminantes, vehículos con control de emisiones avanzados y alta eficiencia energética con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente;

II. Elaborar las disposiciones generales, conforme a las cuales se efectuará la evaluación del impacto ambiental de las obras o proyectos que generen efectos significativos en el territorio del Estado; y se definirán criterios de movilidad y seguridad vial necesarios para cumplir con el objeto de la presente Ley;

III. En coordinación con las autoridades municipales en el ámbito de sus respectivas competencias, establecer y operar sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación, con los requisitos y procedimientos para regular las correspondientes emisiones de transporte público local y medidas de tránsito;

IV. Promover e impulsar en coordinación con la Subsecretaría de Movilidad y Transportes y las demás autoridades competentes, el uso del transporte escolar; y

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

ARTÍCULO 30. Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Diseñar, construir y brindar mantenimiento a las vías de jurisdicción estatal, e intervenir aquellas fuera de su jurisdicción, con base en los convenios de coordinación con las autoridades federales o municipales que al efecto se celebren;

II. Realizar y actualizar los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de su competencia;

III. Brindar asistencia técnica a los municipios, para diseñar e instrumentar programas de habilitación de espacios para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista;

IV. Administrar el Sistema de Información Territorial y Urbano; y

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

ARTÍCULO 31. Corresponde a la Secretaría de Finanzas y de Administración en el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Planear y analizar el gasto de las políticas regionales y sectoriales, para cumplir con el objetivo de la presente Ley;

II. Procurar en el presupuesto anual, las acciones en materia de movilidad y seguridad vial de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad; y

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

ARTÍCULO 32. Corresponde a los ayuntamientos, las siguientes atribuciones:

(REFORMADA, P.O. 23 DE OCTUBRE DE 2025)

I. Formular, conducir y evaluar la política municipal en materia de movilidad y seguridad vial, en concordancia con lo previsto en esta Ley, en los planes municipales de desarrollo, y conforme a las políticas en materia de planeación, desarrollo urbano, desarrollo rural y ordenamiento territorial, que se emitan en el ámbito municipal;

II. Coordinarse con otros municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en programas en materia de movilidad, seguridad vial, y los demás que de estos deriven;

III. Gestionar y administrar recursos para ejecutar acciones enfocadas a garantizar el derecho a la movilidad y la seguridad vial;

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

(REFORMADA, P.O. 23 DE OCTUBRE DE 2025)

V. Promover el diseño y ejecución en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos y rurales para el desplazamiento peatonal y vehicular y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la presente Ley;

VI. Implementar dispositivos para el control del tránsito, preservando el orden y la seguridad vial con base en el enfoque de sistemas seguros;

VII. Establecer programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral;

VIII. Vigilar que las dependencias o los particulares que realicen trabajos o eventos en las aceras impidiendo la movilidad peatonal, coloquen dispositivos que permitan la circulación de peatones con comodidad y seguridad por el arroyo vehicular;

(REFORMADA, P.O. 23 DE OCTUBRE DE 2025)

IX. Fomentar la movilidad activa y el uso cotidiano, masivo y seguro de vehículos no motorizados, los vehículos eléctricos ligeros y la micromovilidad dentro de sus respectivos territorios;

X. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;

(REFORMADA, P.O. 6 DE JULIO DE 2025)

XI. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad vial y vehicular;

(REFORMADA, P.O. 23 DE OCTUBRE DE 2025)

XII. Promover, incentivar e impulsar la participación de las mujeres como operadoras de vehículos de transporte público, en un marco de igualdad, seguridad y respeto a sus derechos humanos;

(ADICIONADA, P.O. 23 DE OCTUBRE DE 2025)

XIII. Diseñar los preceptos reglamentarios relacionados con la circulación en avenidas, con prioridad a la libre circulación y la no obstaculización de vías primarias y avenidas principales, fomentando el uso de espacios de estacionamiento adecuados conforme a las necesidades y características del municipio;

(ADICIONADA, P.O. 23 DE OCTUBRE DE 2025)

XIV. Promover y fomentar la accesibilidad y seguridad de las personas adultas mayores y de los grupos en situación de vulnerabilidad en sus desplazamientos en zonas rurales, así como el adecuado ejercicio del derecho a la movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 23 DE OCTUBRE DE 2025)

XV. Establecer las prioridades para el ejercicio del derecho a la movilidad de la población de las zonas rurales y promover las soluciones respectivas para que sean contempladas en las políticas públicas, programas y acciones de movilidad correspondientes; y

XVI. Las demás que les otorguen la presente Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones administrativas.

## TÍTULO TERCERO

### DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

## CAPÍTULO I

### DEL SISTEMA ESTATAL

ARTÍCULO 33. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores social, académico y privado, cuyo fin, es garantizar el cumplimiento del objeto, los objetivos y principios de esta Ley; así como implementar en el Estado, la política pública, la estrategia, y los instrumentos de planeación e información, que para tal efecto se establezcan en las disposiciones legales aplicables.

ARTÍCULO 34. El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares de:

- I. El Poder Ejecutivo del Estado, quien tendrá a su cargo la presidencia;
- II. La Subsecretaría de Movilidad y Transportes, quien tendrá a su cargo la Secretaría Técnica;
- III. Las vocalías siguientes:
  - a) La Secretaría de Seguridad Pública;
  - b) La Secretaría de Salud;
  - c) La Secretaría de Recursos Naturales y Medio Ambiente;
  - d) La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas;
  - e) La Secretaría de Finanzas y de Administración;
  - f) Los 39 Ayuntamientos, a través de las dependencias correspondientes;
  - g) Una persona representante del sector empresarial, prestadora de servicios relacionados con la movilidad y seguridad vial;
  - h) Tres personas representantes de organizaciones de la sociedad civil, cuyo objeto de creación se relacione con temas de movilidad, seguridad vial y accesibilidad; y
  - i) Un representante de la academia con experiencia comprobada en materia de movilidad.

## CAPÍTULO II

### DEL FUNCIONAMIENTO Y ATRIBUCIONES DEL SISTEMA ESTATAL

ARTÍCULO 35. El Sistema Estatal operará con base en los lineamientos que apruebe en su instalación, los cuales deberán al menos cumplir con los siguientes:

En ausencia de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la persona Titular de la Subsecretaría de Movilidad y Transportes presidirá las reuniones.

La presidencia del Sistema Estatal por conducto de la Secretaría Técnica convocará, por lo menos, a una reunión ordinaria semestral y se llevarán a cabo las sesiones extraordinarias que se requieran, cuando la naturaleza de algún asunto de su competencia lo exija o a petición fundada de alguna persona integrante del Sistema Estatal.

Las sesiones ordinarias cuando menos, tendrán el propósito de informar, dar seguimiento y evaluar las acciones y medidas implementadas en materia de movilidad y seguridad vial, analizar los datos relativos a la gestión de la seguridad vial, así como la información alusiva a los siniestros de tránsito; y para emitir opiniones, recomendaciones y propuestas de política pública en materia de movilidad y seguridad vial.

Para que el Sistema Estatal pueda sesionar válidamente se requerirá la asistencia de la mitad más uno de sus integrantes y sus decisiones se tomarán por mayoría simple.

En los casos en los que no sea posible la presencia física de los integrantes del Sistema Estatal en un mismo lugar, las sesiones podrán celebrarse a distancia, mediante el uso de herramientas tecnológicas, de acuerdo a lo establecido en sus lineamientos.

Las personas integrantes del Sistema Estatal tendrán carácter honorífico y deberán designar a una persona suplente, la cual tendrá nivel inmediato inferior, y contará con las mismas atribuciones.

Las personas integrantes provenientes del sector empresarial, la sociedad civil y la academia serán designados por un esquema de convocatoria abierta, bajo el procedimiento que establezcan los lineamientos de operación del Sistema Estatal.

Los integrantes del Sistema Estatal, contarán con derecho a voz y voto; en caso de empate, la persona que ocupa la presidencia, tendrá voto de calidad.

De conformidad con los acuerdos del Sistema Estatal, se podrá invitar a participar a otras personas que se considere necesarias, para consultar y opinar respecto de

los asuntos para los que se convoca, para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, quienes tendrán solamente derecho a voz.

ARTÍCULO 36. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

I. Emitir sus lineamientos de operación;

II. Formular y aprobar la Estrategia Estatal que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen el Estado y los municipios en la materia;

III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para su funcionamiento;

IV. Aprobar el Programa Estatal;

V. Analizar y promover la aplicación de los instrumentos de política previstos en la presente Ley;

VI. Formular a las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, recomendaciones para el fortalecimiento de las políticas y acciones para el cumplimiento de los objetivos y principios previstos en este ordenamiento;

VII. Expedir lineamientos y demás disposiciones de carácter general que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial;

VIII. Proponer criterios en la planeación, diseño, implementación, operación y evaluación de la infraestructura vial, servicios de transporte y programas relativos a la movilidad y la seguridad vial;

IX. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades;

X. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial; y

XI. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley, los lineamientos y demás disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial.

### CAPÍTULO III

#### DE LA ESTRATEGIA ESTATAL

ARTÍCULO 37. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del Estado, en el corto,

mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, y municipales del estado en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

ARTÍCULO 38. Para la formulación de la Estrategia se deberá observar, al menos, lo siguiente:

I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;

II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del Estado e interurbanos, rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;

III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;

IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;

V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;

VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;

VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia; y

VIII. Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos de personas usuarias de la vía, por su condición de discapacidad, género y en situación de vulnerabilidad.

ARTÍCULO 39. La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo.

Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del estado.

## CAPÍTULO IV

### DEL SISTEMA ESTATAL DE INFORMACIÓN Y EL SUBSISTEMA ESTATAL DE INFORMACIÓN

ARTÍCULO 40. El Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano es un instrumento contenido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Durango, operado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el cual contiene información en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, que podrá ser empleada para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de la presente Ley.

ARTÍCULO 41. El Subsistema Estatal de Información es el instrumento que contiene indicadores y bases de datos sobre información de movilidad y seguridad vial en el Estado, el cual se integrará al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano, y conjuntará la información que resulte estratégica para el desarrollo de planes, programas y proyectos de la materia en el Estado.

Dicha información, deberá considerar características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género, de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad.

La operación del Subsistema Estatal de Información estará a cargo de la Subsecretaría de Movilidad y Transportes, la cual se coordinará con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a efecto de que la información del mismo, sea integrada al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano.

ARTÍCULO 42. Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen el Sistema de información, así como el Subsistema de información, para el seguimiento de movilidad y de seguridad vial, las autoridades competentes, llevarán a cabo acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Estatal. Asimismo, realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dicho Programa, que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, propondrán la modificación o actualización que corresponda.

Para ello la Subsecretaría de Movilidad y Transportes tendrá las siguientes obligaciones referidas al diseño, seguimiento y evaluación de indicadores de movilidad y seguridad vial, lo cual tendrá que hacer del conocimiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial:

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

II. Generar un sistema de seguimiento de los indicadores usando información homologada y georreferenciada, con la frecuencia que establezca el Sistema Estatal; y

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

ARTÍCULO 43. Para el funcionamiento del Subsistema en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades, organismos constitucionalmente autónomos, y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Las autoridades estatales y municipales, celebrarán acuerdos y convenios con instituciones, asociaciones y organismos de los sectores privado y social, a fin de que aporten la información que generen.

ARTÍCULO 44. La información del Subsistema, estará disponible en la Plataforma Estatal de Información que contempla el Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Durango.

ARTÍCULO 45. Los datos generados en materia de movilidad deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Durango, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado.

## CAPÍTULO V

### DE LA PLANEACIÓN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 46. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación de la movilidad y la seguridad vial, a la ordenación racional y sistemática de acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado de conformidad con esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Además de lo previsto en la Ley de Planeación del Estado de Durango, la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá estar alineada con el Plan Estatal de Desarrollo y contribuir al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como los Instrumentos Internacionales que haya suscrito y ratificado México.

Las autoridades estatales y municipales gestionarán conjuntamente las políticas de desarrollo urbano y de movilidad, entendiendo el crecimiento urbano como un fenómeno interrelacionado que determina el nivel de desarrollo de un área, configura la estructura de las ciudades, impulsa el desarrollo y crea polos de atracción a través de la planeación de las redes inter e intraurbanas y el desarrollo de conjuntos urbanos e industriales alrededor de las vías de comunicación.

Asimismo, impulsarán políticas de proximidad, encaminadas a promover la cercanía y favorecer la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la mixtura de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos, recuperar la función social del suelo y generar una urbanización inclusiva, sostenible y participativa, mejorando la ocupación y aprovechamiento del suelo intraurbano, entendiendo este como un bien escaso.

ARTÍCULO 47. El Estado en coordinación con los municipios integrarán la planeación territorial, urbana y de movilidad, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, para disminuir condiciones de segregación territorial mejorando la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad y fomentando cercanía a oportunidades de empleo, atención a la salud, recreación, abasto y educación.

ARTÍCULO 48. Las autoridades estatales y municipales deberán fomentar la participación de las mujeres en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad, reconociendo su interseccionalidad, a través de las siguientes acciones:

I. Fortalecer la información disponible y los diagnósticos que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad del cuidado, dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras; y

II. Considerar acciones afirmativas y con perspectiva de género, en la planeación de la movilidad y seguridad vial, para prevenir y erradicar la violencia de género, para lo cual se promoverá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

## CAPÍTULO VI

### DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 49. Son instrumentos de planeación de la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes:

- I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- II. Programas municipales de movilidad y seguridad vial; y
- III. Programas intermunicipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial.

La Subsecretaría de Movilidad y Transportes, diseñará, implementará, planes y programas institucionales, regionales o de cualquier otro tipo necesarios para el cumplimiento de la presente Ley; y en su caso, se coordinará con los entes públicos correspondientes para tal efecto.

ARTÍCULO 50. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el instrumento de planeación que considera todas las directrices estatales en materia de movilidad y seguridad vial, el cual será el principal orientador de las políticas a través del establecimiento de criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

ARTÍCULO 51. Los municipios deberán expedir sus respectivos programas de movilidad y seguridad vial y podrán coordinarse con otros municipios y entidades federativas para expedir programas intermunicipales o metropolitanos, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley y a lo previsto en el Programa Estatal.

Todo centro urbano, conurbación y zona metropolitana requiere un solo instrumento de planeación que abarque íntegramente el espacio poblado.

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter estatal o interestatal, la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado podrá celebrar los convenios correspondientes con la entidad colindante, para definir las atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se celebren, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de

movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

ARTÍCULO 52. Los programas y demás instrumentos programáticos que deriven de los mismos, dirigirán sus estrategias y acciones al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional y la Estrategia Estatal.

ARTÍCULO 53. El Estado y los municipios, podrán celebrar convenios de colaboración a fin de diseñar de manera coordinada, los programas y las estrategias, planes y acciones en la materia que de estos se deriven. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial del Estado y los municipios, integrarán los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando además los siguientes criterios:

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

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

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

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

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

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

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

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

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;

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

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

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

XIII. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

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

XV. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;

XVI. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte;

XVII. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de

movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental; y

XVIII. Las demás que establezcan las demás disposiciones legales.

ARTÍCULO 54. Los programas de movilidad y seguridad vial deben contener como mínimo:

I. El diagnóstico que contenga la evaluación del cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente Ley; los indicadores que establezca la Estrategia Estatal y la evaluación del cumplimiento de los programas previos;

II. Los objetivos de planeación deberán ser congruentes con los objetivos y criterios de presente Ley;

III. Los indicadores y metas deberán ser congruentes con la Estrategia Estatal, esta Ley y los sistemas de información y bases de datos de movilidad; contar con líneas base y definición de metas a lograr al horizonte de la Estrategia Estatal; así como con metas a corto y mediano plazo con el objetivo de lograr una gestión basada en resultados;

IV. Las estrategias y acciones propuestas para cumplir con los objetivos del programa, deberán contar con reglas de operación;

V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución y las acciones de coordinación con dependencias federales, otras entidades federativas, municipios y sociedad civil;

VI. Planes de implementación que involucren a las autoridades responsables;

VII. El desarrollo de herramientas para financiamiento de los proyectos priorizados;

VIII. Los indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa; y

IX. Estrategias de comunicación para la difusión y socialización de la legislación, basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión de la sociedad, así como la participación de las partes interesadas para potenciar al máximo el cumplimiento.

ARTÍCULO 55. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de indicadores, instrumentos, mecanismos de participación, registros, información y datos e infraestructura vial previstos en la presente Ley y definidos por las autoridades competentes.

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

ARTÍCULO 56. Evaluación social de proyectos. En los procedimientos y metodologías de evaluación y programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, deberán incluirse los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.

En la evaluación del retorno social de la inversión, se considerarán los impactos y ahorros futuros en tiempos de recorrido por demanda inducida por el propio proyecto, en emisiones contaminantes y de efecto invernadero, en muertes y lesiones por siniestros de tránsito, por enfermedades relativas a falta de actividad física, y por inequidad en el acceso a los sistemas de movilidad.

## CAPÍTULO VII

### DE LOS PRESUPUESTOS Y PROGRAMAS OPERATIVOS

ARTÍCULO 57. Los presupuestos y los programas operativos de las dependencias responsables de la movilidad priorizarán las acciones en materia de movilidad y seguridad vial que, de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad, se traduzcan en implementar mejoras a la infraestructura, operación y control del transporte público, la movilidad no motorizada y peatonal, y la infraestructura vial bajo los principios de calles completas, diseño universal y seguridad vial.

ARTÍCULO 58. El presupuesto que el Estado y municipios destinen a cumplir los objetivos de esta Ley, deberán garantizar el derecho a la movilidad de todos los habitantes, mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural, respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas y compensen las que no se puedan eliminar.

ARTÍCULO 59. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus facultades, promoverán en el ámbito de sus competencias y conforme a su presupuesto autorizado, el uso de incentivos fiscales para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad y reducir los costos sociales y ambientales de la movilidad, que cumplan con lo siguiente:

I. Que sean los beneficiarios directos o indirectos de la infraestructura vial y el uso de vehículos que generan externalidades negativas quienes absorban el costo de las inversiones, mantenimiento y gasto operacional;

II. Que los impuestos, aprovechamientos y tarifas relativas a la movilidad o por obras y actividades con impacto en la movilidad, que generan costos sociales y ambientales se reduzcan lo más posible, y que el resto deba ser compensado adecuadamente; y

III. Promoción de campañas encaminadas a eficientar la progresividad tributaria para financiar el gasto público en materia de movilidad.

## TÍTULO CUARTO

### DEL DISEÑO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

ARTÍCULO 60. La presente Ley regula el diseño, construcción y operación de las vías de jurisdicción del estado y de los municipios. Cuando las vías de jurisdicción federal atraviesen áreas urbanas, éstas deberán cumplir con lo establecido en la presente ley, en términos de lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Para efectos de lo establecido en el párrafo anterior, el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, definirá a través de los lineamientos de calles del Estado que al efecto expida, la clasificación y jurisdicción de las vías estatales y municipales.

ARTÍCULO 61. Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la aptitud de la calle como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, siendo las siguientes:

I. La función de movilidad comprende el tránsito de personas peatonas y vehículos; y

II. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

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

ARTÍCULO 62. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas

peatonas, vehículos no motorizados y transporte público. Las calles deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque de sistema seguro, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, a fin de evitar muertes y lesiones graves.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial de las calles tendrán como eje rector, que en caso de que ocurra un siniestro de tránsito, la fuerza del impacto sea la mínima, para no causar la muerte o lesiones graves a las personas involucradas, incorporando criterios que preserven su vida, seguridad, salud integridad y dignidad.

ARTÍCULO 63. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes deberán cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, específicamente los siguientes:

I. Control de velocidad en vías primarias. El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminación, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades adecuadas a la tolerancia humana a las colisiones de conformidad a las establecidas en artículo 65 de la presente Ley. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión de la velocidad, incluyendo campañas de sensibilización, sistemas de control y sanciones;

II. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y modos activos de movilidad. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño de conformidad con las establecidas en el artículo 67 de la presente Ley, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar árboles y mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad de acuerdo con los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito;

III. Diseño universal en calles. Todo nuevo proyecto para la construcción de calles deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo se deberán proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, diseños geométricos, infraestructura de soporte y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos

cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel de calle o de banqueta;

IV. Calles completas. La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones; carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente los peatones; por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueta y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores; y

VI. Vías Saludables. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.

ARTÍCULO 64. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:

I. Inclusión:

a) Perspectiva de género: Las calles deben tener las condiciones adecuadas para que exista igualdad de género, es decir, elementos urbanos que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, ocupar y usar el espacio público en plenitud de condiciones;

b) Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para el uso de todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado; y

c) Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas

y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.

## II. Seguridad:

a) Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes;

b) La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la calle sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos;

c) Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle, a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación; y

d) Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

## III. Sustentabilidad:

a) Conectividad: La calle debe formar parte de una red que conecte de manera eficiente orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte; en ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas;

b) Flexibilidad: Es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio. Además, tener un diseño flexible que facilite adecuaciones futuras a un bajo costo; y

c) Prioridad a la Movilidad Urbana Sustentable: Las geometrías, operación, materiales y elementos complementarios deben reforzar la jerarquía basada en los principios de diseño de calles, la vulnerabilidad y los beneficios sociales y ambientales. Incluso en proyectos enfocados en un tipo de persona usuaria, se deben abrir a opciones para las demás.

## IV. Resiliencia:

a) Calidad: La calle debe contar con materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo;

b) Permeabilidad: La calle debe permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, ciclistas y vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación; y

c) Tratamiento de condiciones climáticas: El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial, su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera.

ARTICULO 65. Para el diseño de la infraestructura vial, se considerará que las personas conductoras de un vehículo, con excepción de los vehículos de emergencia, siempre y cuando cumplan con las señales luminosas y acústicas establecidas en las disposiciones aplicables, deberán respetar límites de velocidad, en función del tipo de calle definido en el artículo 61 y su entorno, los cuales serán los siguientes:

I. 20 km/h en entornos escolares y hospitales;

II. 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;

III. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;

IV. 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;

V. 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas; y

VI. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

ARTÍCULO 66. El sistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las calles, así como sus elementos inherentes e incorporados:

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular motorizada y no motorizada; y

II. Elementos incorporados: mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica.

ARTÍCULO 67. Las vías se clasificarán en relación con su función en la red vial de un centro de población, conurbación o zona metropolitana en:

I. Carreteras y caminos estatales: vías no urbanas que comunican poblaciones dentro del Estado, y que están a cargo del Gobierno del Estado;

II. Carreteras rurales: Vías que conectan centros de población y zonas rurales; y

III. Vías urbanas: calles o vías en centros de población y conurbaciones. Pueden ser de jurisdicción estatal o municipal y se clasifican en:

a) Avenidas de acceso controlado: Calles que cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones donde la incorporación y desincorporación a los carriles centrales se realiza a través carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos. La falta de carriles laterales impide el reconocimiento de una avenida como de acceso controlado;

b) Avenidas primarias: Son vías de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular entre las distintas áreas de la ciudad y que por la falta de control de acceso a carriles centrales permiten la circulación de peatones y ciclistas;

c) Calles secundarias o avenidas colectoras: Su función es conectar las vías terciarias o locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro de las colonias por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamientos, así como carga y descarga de mercancías; y

d) Calles terciarias o locales: Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias. Facilitan el tránsito entre la red primaria y colectora. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas.

ARTÍCULO 68. En el diseño y planeación de los sistemas de movilidad, las autoridades competentes deberán fomentar la participación de las mujeres, con la finalidad de incorporar criterios que protejan el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas.

ARTÍCULO 69. Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir, espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, espacios públicos con percepción de proximidad y escala caminable y en su caso, infraestructura de transporte público que contemple redes peatonales, ciclistas y de transporte público interconectadas.

ARTÍCULO 70. La Subsecretaría de Movilidad y Transportes y los municipios, promoverán que las calles sean incluyentes y seguras para los ciclistas, en los proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento vial.

ARTÍCULO 71. En todos los proyectos de infraestructura vial, así como la que ya esté en operación, las autoridades estatales y municipales deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica.

ARTÍCULO 72. Cuando un tramo de carretera de jurisdicción federal se encuentre dentro de una zona urbana, deberá adaptar su vocación y diseño, priorizando la habitabilidad, movilidad y permanencia de quienes habitan en esos asentamientos.

Las vías interurbanas deberán contar con el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como para circulación, ascenso y descenso de las personas usuarias del transporte público.

Cuando exista un libramiento como alternativa vial y una vía atraviese un asentamiento humano urbano, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel de calle o de banqueta, para garantizar la permeabilidad de las zonas urbanas.

ARTÍCULO 73. La Subsecretaría de Movilidad y Transportes emitirá los instrumentos que considere para establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del Estado y los municipios, y los cuales se basarán en los manuales y normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

## TÍTULO QUINTO

### DE LA PROMOCIÓN PARA LA PARTICIPACIÓN SOCIAL Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS

#### CAPÍTULO I

#### DE LA PARTICIPACIÓN

ARTÍCULO 74. Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial promoverán esquemas de participación con el sector social y privado a efecto de construir propuestas en material de movilidad y seguridad vial, y establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, para lo cual podrán realizar las siguientes acciones:

I. Celebrar convenios de concertación con universidades, centros de investigación y colegios de profesionistas, en materia de movilidad y seguridad vial, con la finalidad de realizar diagnósticos, promover la integración de cátedras de investigación, elaborar estudios y proyectos, implementar actividades de formación de capital humano y generar espacios consultivos en la materia;

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

III. Promover la creación de instancias estatales, metropolitanas y municipales de participación respecto a las políticas de movilidad y seguridad vial, como espacios de deliberación entre gobiernos estatal y municipales, la sociedad civil y sector privado;

IV. Impulsar de manera anual, en el mes de mayo, actividades durante la Semana de la Paz Vial en Durango, en conmemoración a la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, con el objeto de promover calles accesibles, sanas, ecológicas habitables, saludables, seguras y en paz, las cuales podrán consistir en campañas de educación y concientización; y

V. Celebrar convenios con las asociaciones empresariales en el Estado, así como con instituciones educativas de nivel superior, en materia de tecnologías de la información y la comunicación, con el fin de fomentar la investigación y desarrollo tecnológico de aplicaciones y apoyos técnicos que favorezcan la accesibilidad en la movilidad, en sus diferentes modalidades.

## CAPÍTULO II

### DEL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 75. Se promoverá la creación y en su caso el adecuado funcionamiento del Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial; el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

La Subsecretaría de Movilidad deberá garantizar una diversa representación de sectores sociales en la integración del Observatorio, que deberá considerar a las personas en situación de vulnerabilidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con

incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada.

Para su integración, organización y funcionamiento, se estará a lo dispuesto en el reglamento de la presente Ley.

El Observatorio tendrá funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de la administración pública involucrados.

ARTÍCULO 76. La autoridad correspondiente deberá proporcionar al Observatorio la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información del Estado, municipio, y zona metropolitana.

La Coordinación General de Gestión Gubernamental, y las instancias municipales en materia de planeación, deberán coordinar con el Observatorio, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

ARTÍCULO 77. La instancia metropolitana de participación, a fin de garantizar la colaboración efectiva de la población en las políticas de movilidad, los municipios deben prever la creación de un observatorio metropolitano de movilidad, observando el principio de paridad de género y garantizando una diversa representación de sectores sociales.

## TÍTULO SEXTO

### DE LA ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA

#### CAPÍTULO I

#### DE LA OBSERVANCIA DE GUÍAS Y PROTOCOLOS PREHOSPITALARIOS

ARTÍCULO 78. Para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros de tránsito, la Secretaría de Salud deberá:

I. Promover que los prestadores de servicios de salud, observen las guías y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito; y

II. Promover programas de capacitación para el personal de salud en la materia.

ARTÍCULO 79. La atención médica prehospitalaria será ejercida por profesionales y técnicos de la salud, en el ámbito de su competencia y responsabilidad; en conformidad con las competencias, habilidades y destrezas correspondientes a su nivel de estudios, estos últimos deberán estar acreditados mediante documentos legalmente expedidos y registrados por las autoridades educativas competentes.

## CAPÍTULO II

### DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 80. Sin perjuicio de lo establecido en las normas estatales de la materia, en todo proceso de carácter penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

I. Recibir la información, orientación y asesoría para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;

II. Recibir garantías especiales y medidas de protección a grupos vulnerables expuestos a mayor riesgo de violación de sus derechos, como niñas, niños y adolescentes, mujeres, adultos mayores, personas en situación de discapacidad, migrantes, miembros de pueblos indígenas, entre otros;

III. Recibir un trato de respeto a su dignidad, evitando su revictimización y cualquier elemento o situación que impida o dificulte el ejercicio de sus derechos;

IV. Respetar su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que puedan violentarla, conforme a lo dispuesto en Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Durango y su Reglamento; y

V. Recibir atención médica y psicológica.

Para tal efecto, las autoridades emitirán protocolos de actuación, que garanticen estos derechos.

## TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La persona Titular del Poder Ejecutivo, expedirá dentro de los 180 días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, el Reglamento derivado de la presente Ley.

ARTÍCULO TERCERO.- Las personas titulares de los Municipios, a través de sus respectivos Ayuntamientos, aprobarán y expedirán los Reglamentos en materia de movilidad y seguridad, o en su caso, armonizar los existentes de conformidad con lo dispuesto por la presente Ley, en un plazo no mayor a 120 días hábiles siguientes a la entrada del presente Decreto.

ARTÍCULO CUARTO.- El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, así como los lineamientos de calles del Estado, en un plazo no mayor a 180 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

ARTÍCULO QUINTO.- La persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, en un plazo de 90 días hábiles contados a partir de la integración del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, designará la persona representante del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO SEXTO.- La Subsecretaría de Movilidad y Transportes del Estado de Durango, en un plazo de 90 días hábiles contados a partir de la integración del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, elaborará el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- La operación del Subsistema Estatal de Información, estará a cargo de la Subsecretaría de Movilidad y Transportes, la cual se coordinará con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del Estado de Durango, a efecto de que la información del mismo, sea integrada al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano.

ARTÍCULO OCTAVO.- En un plazo de 120 días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, el Congreso del Estado de Durango llevará a cabo los trabajos legislativos correspondientes a fin de armonizar las disposiciones legales necesarias en la materia, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley, de manera particular a la regulación de las Empresas que operan a través de Plataformas Tecnológicas o Digitales.

ARTÍCULO NOVENO.- Para el cumplimiento a lo previsto en el presente Decreto, las personas titulares del Poder Ejecutivo del Estado y de los Ayuntamientos del Estado, en el ámbito de sus respectivas competencias, de acuerdo a la disponibilidad presupuestaria, destinarán los recursos necesarios en el Presupuesto de Egresos del Ejercicio Fiscal anual correspondiente.

ARTÍCULO DÉCIMO.- Se derogan todas aquellas disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que contravengan a lo dispuesto en el presente Decreto.

El Ciudadano Gobernador del Estado, sancionará, promulgará y dispondrá se publique, circule y observe.

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Congreso del Estado, en Victoria de Durango, Dgo., a los (14) catorce días del mes de julio del año (2023) dos mil veintitrés.

DIP. MARISOL CARRILLO QUIROGA  
VICEPRESIDENTA

DIP. ROSA MARÍA TRIANA MARTÍNEZ  
SECRETARIA.

DIP. SILVIA PATRICIA JIMÉNEZ DELGADO  
SECRETARIA.

POR TANTO MANDO, SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y COMUNÍQUESE A QUIENES CORRESPONDA PARA SU EXACTA OBSERVANCIA.

DADO EN EL PALACIO DEL PODER EJECUTIVO, EN VICTORIA DE DURANGO, DGO. A LOS (19) DIECINUEVE DÍAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO (2023) DOS MIL VEINTITRÉS.

EL C. GOBERNADOR DEL ESTADO DE DURANGO  
DR. ESTEBAN ALEJANDRO VILLEGAS VILLARREAL

EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO  
ING. HÉCTOR EDUARDO VELA VALENZUELA.

[N. DE E. A CONTINUACIÓN SE TRANSCRIBEN LOS ARTÍCULOS TRANSITORIOS DE LOS DECRETOS DE REFORMAS AL PRESENTE ORDENAMIENTO.]

P.O. 6 DE JULIO DE 2025.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL “DECRETO 177 QUE CONTIENEN REFORMAS Y ADICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE DURANGO”.]

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango.

SEGUNDO.- Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que contravengan al presente decreto.

P.O. 23 DE OCTUBRE DE 2025.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL “DECRETO 198 QUE CONTIENE REFORMAS Y ADICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE DURANGO”.]

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango.

SEGUNDO.- Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que contravengan al presente decreto.